Karl Kössler · Günther Ott

Die großen Dessauer

Junkers Ju 89, Ju 90, Ju 290, Ju 390

Die Geschichte einer Flugzeugfamilie



AVIATIC VERLAG

Die Farbdarstellungen malte Erich Schade, Braunschweig,
die Zeichnungen stammen von Karl Kössler.

ISBN 3-925505-25-3

1. Auflage

Buchgestaltung: Design Rottiers, Pliezhausen
Satz und Druck: Rieß-Druck, Benediktbeuern
Bindung: Conzella, Urban Meister, München

Karl Kössler · Günther Ott

Die großen Dessauer

Junkers Ju 89, Ju 90, Ju 290, Ju 390

Die Geschichte einer Flugzeugfamilie

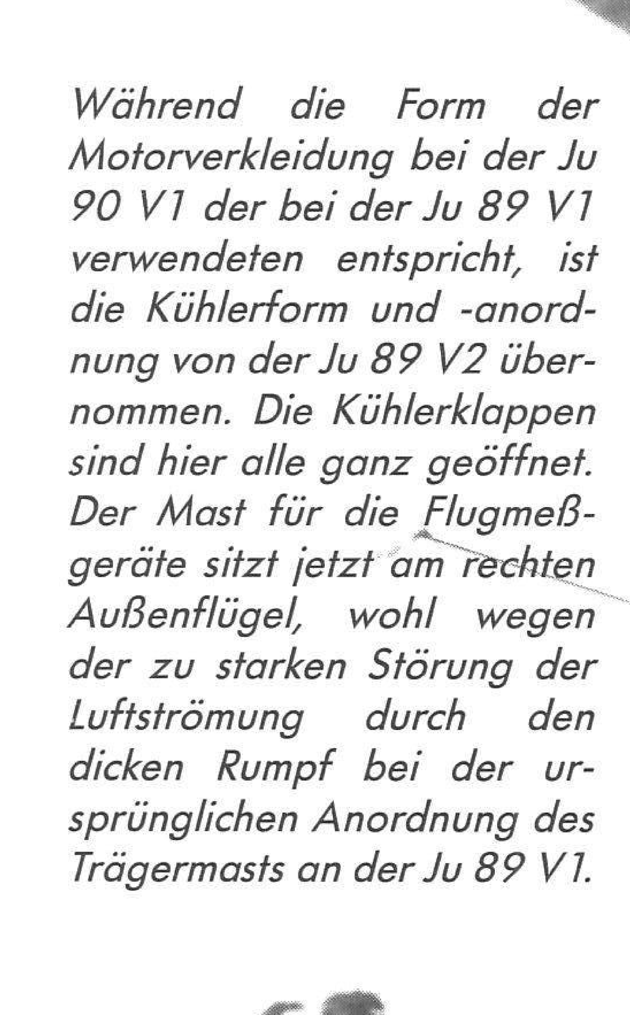


AVIATIC VERLAG

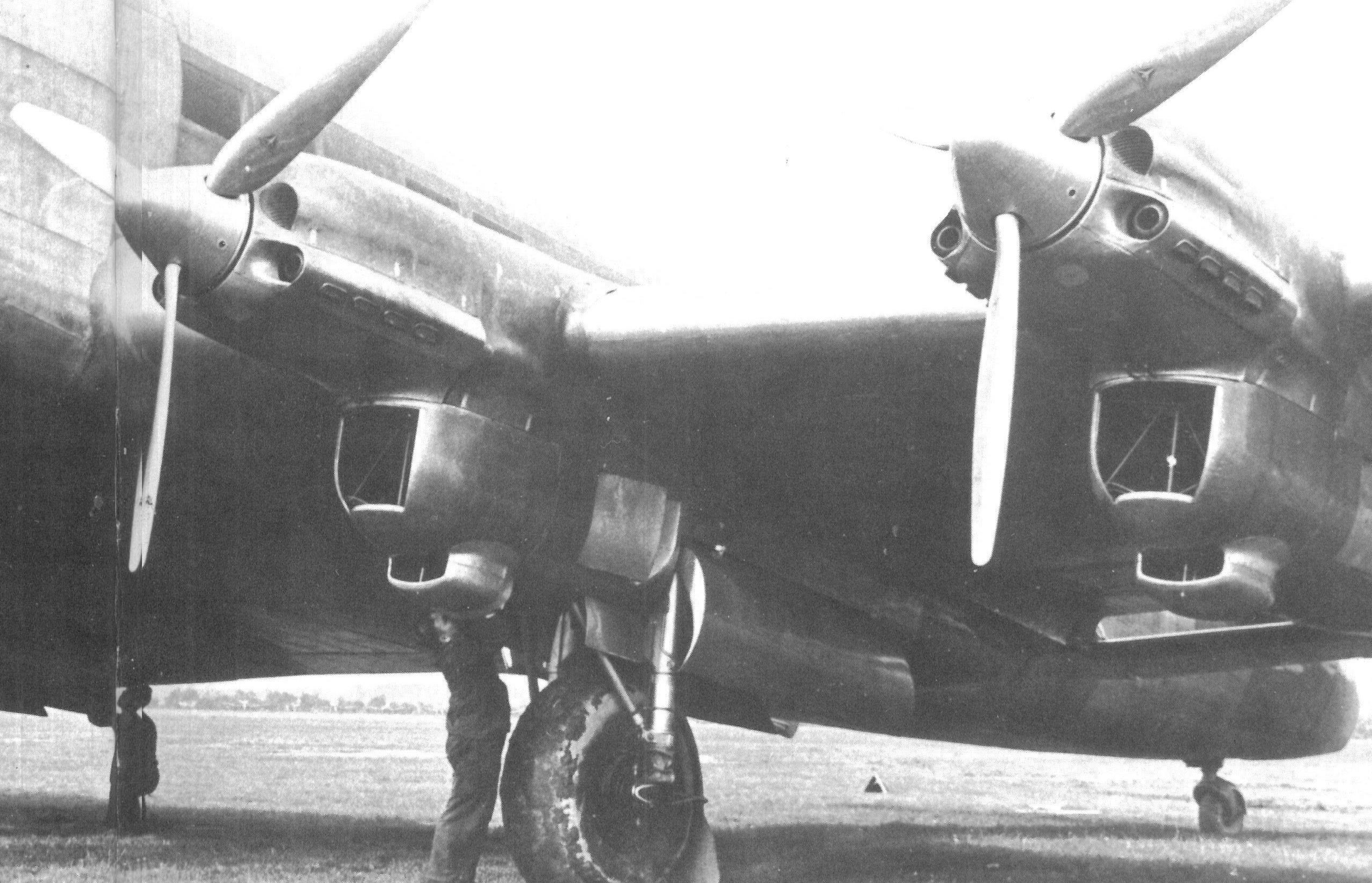
Inhalt

Wartungsarbeiten an der V7 im Herbst 1941 in Dessau.





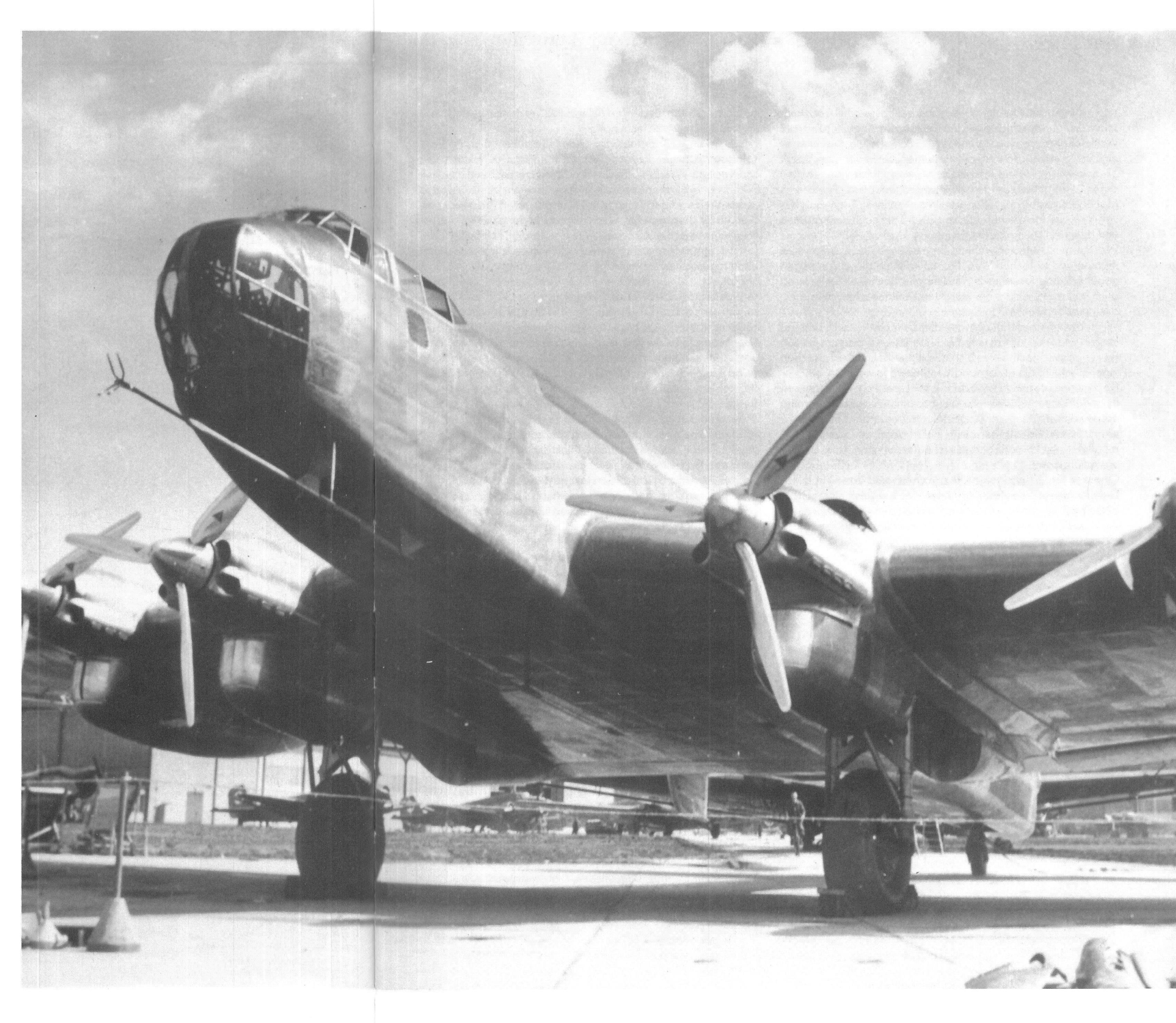
Während die Form der Motorverkleidung bei der Ju 90 V1 der bei der Ju 89 V1 verwendeten entspricht, ist die Kühlerform und -anordnung von der Ju 89 V2 übernommen. Die Kühlerklappen sind hier alle ganz geöffnet. Der Mast für die Flugmeßgeräte sitzt jetzt am rechten Außenflügel, wohl wegen der zu starken Störung der Luftströmung durch den dicken Rumpf bei der ursprünglichen Anordnung des Trägermasts an der Ju 89 V1.



Vorwort

Die vorliegende Arbeit der beiden Autoren scheint mir in der Vollkommenheit der Behandlung sowohl des zivilen als auch des militärischen Bereichs der Großflugzeugentwicklung bei Junkers, Dornier und auch Rohrbach einmalig in der Luftfahrtliteratur zu sein.
Gerne erfülle ich deshalb deren Bitte, dem Werk eine kurze Einführung voranzustellen, habe ich doch während des ganzen betrachteten Zeitraums bei den Junkers Flugzeug- und Motorenwerken an herausragender Stelle die Geschehnisse mitgestalten und verfolgen können.
Als Chefpilot des Junkers-Flugbetriebs hatte ich zusammen mit dem Leiter der Flugversuchsgruppe, Dipl.-Ing. Reginald Schinzinger, und dessen Mitarbeiter, Dipl.-Ing. Erich Gast, die Erprobung der Ju 89 und der daraus abgeleiteten Ju 90 zu verantworten. Nach meinem schweren Unfall mit der Ju 90 V1 habe ich den Technischen Vertrieb übernommen. Als unmittelbar Beteiligter kann ich somit die geschilderten Abläufe beurteilen.
Es war vor allem die Untersuchung des gefährlichen „Flatterns", welche bei Junkers ganz besonders eingehend betrieben wurde. Beginnend bei der Ju 86 sind Schinzinger und ich dieser Erscheinung zu Leibe gerückt, der bei Dornier schon zwei Besatzungen und ihre Flugzeuge zum Opfer gefallen waren. Nicht zuletzt dank Schinzingers Erfahrung, der auch ich mein Leben verdanke, konnten wir — trotz des Verlustes der Ju 90 VI und später der Ju 290 W.Nr. 0156 — wirksame Abhilfe finden, die dann sowohl Dornier als auch Blohm & Voß zugute kam.
Da ich selbst mein Flugbuch und andere Aufzeichnungen verloren habe, freue ich mich ganz besonders, daß die Autoren mit Hilfe der von ihnen in jahrelangen Nachforschungen aufgefundenen Dokumente die Geschehnisse so ausführlich behandeln konnten.
Ehe die Spuren ganz verweht sind, werden dadurch die Namen der an der Entwicklung Beteiligten der Nachwelt erhalten und ihre Leistungen gewürdigt, ebenso wie die der Besatzungen, welche sich mit den Flugzeugen in hartem Einsatz bewährt haben und von denen viele nicht mehr zurückkehrten.
Hier ist ein Buch entstanden, das nicht nur über lange Jahre in der Literatur fortgeschriebene Irrtümer beseitigt, sondern das insgesamt für die Luftfahrtgeschichte in unserem Land aber auch auf der ehemaligen Gegnerseite von großer Bedeutung ist.
Als Präsident der Hugo-Junkers-Gesellschaft danke ich den Autoren für ihre umfassende Arbeit und wünsche dem Buch einen großen Erfolg.

Flugkapitän Obering. K. B. Kindermann



Die Ju 89 V1 im Sommer 1937 in Dessau, wahrscheinlich kurz vor dem Erstflug. Die Fahrwerksabdeckklappen fehlen und das Flugzeug ist noch metallblank. Die Doppelgabel an dem Mast unter dem Rumpfbug dient zur Befestigung von 2 Junkers-Fluglogs, um die Flugleistungen schnell, einfach und genau ermitteln können.

Einleitung

Wer sich mit der Absicht trägt, einen beliebigen Teil der deutschen Luftfahrtgeschichte aus der Zeit bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges aufzuarbeiten und richtig darzustellen, muß sich für eine von zwei Möglichkeiten entscheiden. Entweder man glaubt an das, was in der inzwischen zu riesigen Halden angewachsenen Luftfahrtliteratur zu lesen ist und schreibt dort ein weiteres Mal bedenkenlos ab. Oder aber, man macht sich von dort her völlig frei und forscht mühselig von Grund auf nach der Wahrheit und den wirklichen Abläufen.
Die meisten Autoren wählen den ersteren, verhältnismäßig leichten und einfachen Weg. Nur so konnten diese Unmengen gegeneinander beliebig austauschbarer Bücher entstehen und auch verkauft werden. Sie enthalten verständlicherweise auch alle dieselben Fehler…
Wir haben den anderen Weg gewählt. Dafür hat es auch sehr viel länger gedauert, bis dieses Werk stand. Und bis zum Schluß kamen immer noch neue, bisher völlig unbekannte Tatsachen zum Vorschein, die alle eingearbeitet werden wollten.
Doch nun ist es so weit. Vor Ihnen, lieber Leser, liegt das Ergebnis. Es ist der Versuch, für einige ganz bestimmte Entwicklungsreihe den wirklichen Gang der Dinge darzustellen und die Einflüsse zu ermitteln, die sich darauf ausgewirkt haben, um so zu einem möglichst objektiven Ergebnis zu kommen. Wir hoffen, daß es uns gelungen ist.
Oberster Grundsatz war, nicht zu verwenden, das nicht durch Dokumente nachgewiesen ist. Wenn dann wirklich einmal trotz aller Bemühungen kein Nachweis aufzufinden war und zu einer, wenn auch sehr wahrscheinlichen Vermutung gegriffen werden mußte, dann läßt das der Text einwandfrei erkennen. Sehr oft war das glücklicherweise nicht nötig.
Eine Schwierigkeit ergab sich aus dem Bemühen, alles in chronologisch richtiger Reihenfolge zu bringen. Das hätte aber bedeutet, daß Werks-, E-Stellen- und Einsatzerprobung mit dem DLH- bzw. Luftwaffeneinsatz in einer nicht mehr zu überschauenden Weise vermischt hätte werden müssen. Wir haben uns deshalb für die möglichst weitgehende Trennung dieser beiden Abschnitte entschieden. Damit müssen allerdings zeitliche Rückschritte hingenommen werden. Auch war eine ganz saubere Trennung nicht immer möglich.
Ähnliches gilt für die einzelnen Kapitel, welche die Einheiten und Verbände behandeln, bei denen die Flugzeuge Ju 90 und Ju 290 im Einsatz waren. Durch ihre stark miteinander zusammenhängenden und ineinander verwobenen Schicksale war die Abgrenzung oft sehr schwierig. Gewisse Wiederholungen und Überschneidungen ließen sich nicht immer vermeiden. Der Leser möge das nachsehen.
Ein Problem war auch die Schreibweise der einzelnen Bezeichnungen. So wird z.B. die Fernaufklärungsgruppe 5 in vielen Dokumenten abgekürzt mit FAG 5 bezeichnet. Wendet man die üblichen Regeln an, so müßte das als Fernaufklärungs*geschwader* 5 gelesen werden, was aber nicht stimmt. Wir haben deshalb, der Klarheit wegen, stets die Bezeichnung FAGr. 5 verwendet. Ähnliches gilt für die im Text verwendete Abkürzung KG. bei den Kampfgeschwadern, die sehr oft in Dokumenten mit K. G. in einer zwar offiziellen, aber keineswegs logischen Form zu finden ist.

Herbst 1993 — Die Verfasser

Entwicklung und Erprobung

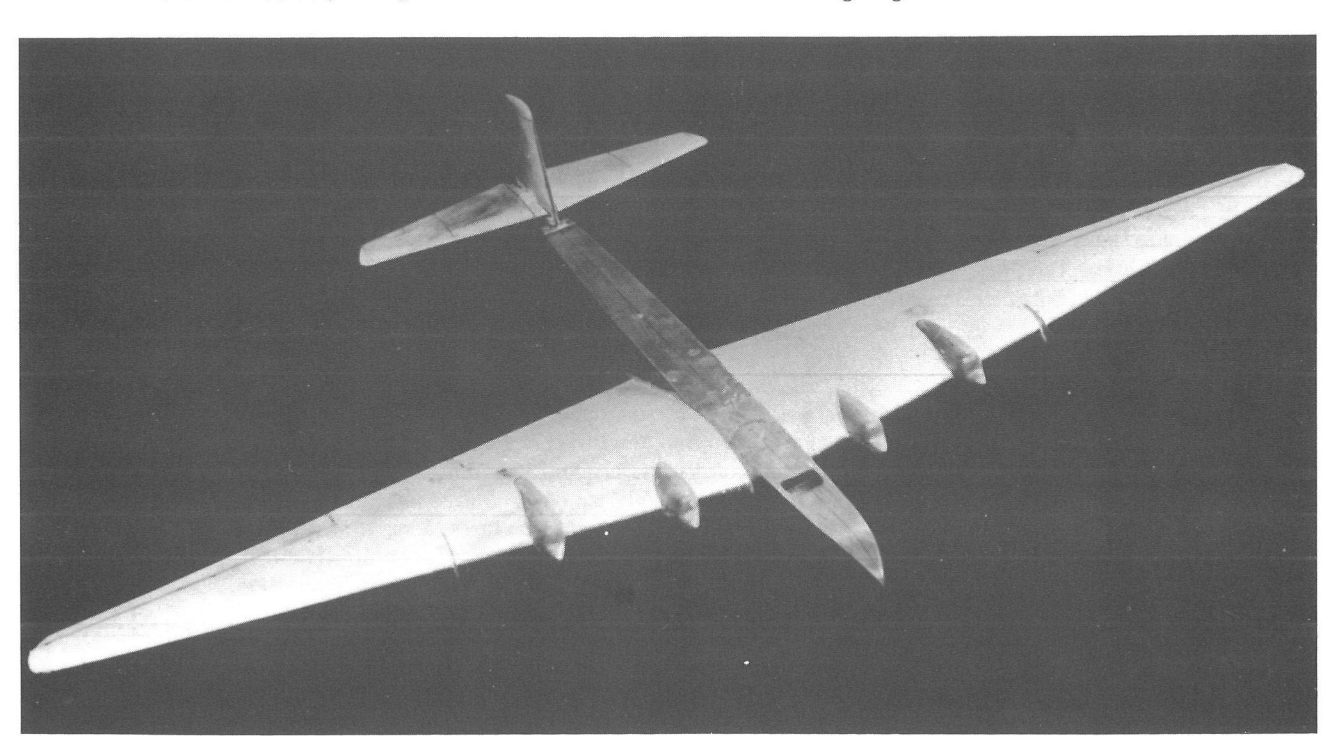
Die erste der Reihe, die Ju 89

Wenn man der Luftfahrt-Literatur glauben will (was im allgemeinen nur sehr eingeschränkt, im vorliegenden Fall aber gar nicht zu empfehlen ist!), so müßte es der damalige Oberst und spätere Generalleutnant Walter Wever (1887-1936) gewesen sein, der die Forderung nach einem „Fernbomber" für die im geheimen Aufbau befindliche Luftwaffe erhoben und vertreten hat.
Auf diese seine Forderung hin hätten dann — wieder laut Literatur — die beiden Firmen Dornier und Junkers Projekte für viermotorige Langstrecken-Kampfflugzeuge entworfen, welche die Bezeichnungen Do 19 bzw. Ju 89 erhielten.
Nach dem frühen, tragischen Tod von General Wever, der bekanntlich am 3. Juni 1936 mit einer von ihm selbst gesteuerten Heinkel He 70 der Flugbereitschaft des RLM in Dresden-Klotzsche abgestürzt war, habe sich niemand mehr gefunden, der sein Konzept und seine Forderungen weiter vertreten hätte. So wären die bereits gebauten und zum Teil auch schon geflogenen Versuchsflugzeuge (V-Flugzeuge) beider Muster verschrottet worden.
Nur im Falle der Ju 89 — so die Literatur — sei es dem damals für den Bereich Technik zuständigen Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa (DLH), Carl-August Freiherr von Gablenz, gelungen, das dritte, ebenfalls schon im Bau befindliche Flugzeug V3 vor dem Schicksal der ersten beiden, der Verschrottung, zu bewahren. Teile davon, wie Tragwerk mit Triebwerken und Fahrwerk sowie das Leitwerk seien „übernommen" und durch einen von Dipl.-Ing. Ernst Zindel, dem Chefkonstrukteur von Junkers, neu geschaffenen Rumpf ergänzt worden. So sei innerhalb kurzer Zeit ein neues, ziviles Verkehrsflugzeug, eben die Ju 90, daraus einstanden…
Diese geradezu dramatisch klingende Geschichte kann man, meist mit nur geringfügigen Abweichungen, überall in der Literatur lesen, sogar in erst vor kurzem erschienenen Veröffentlichungen. Es ist erstaunlich, daß sich offensichtlich so gut wie kein Autor bisher die Mühe gemacht hat zu prüfen, was davon überhaupt wahr ist. Während K. H. Völker in seinem Buch „Die deutsche Luftwaffe 1933-1939"[1] bereits daran zweifelt, liefert Bernd Weber in seiner Arbeit „Die Rolle des strategischen Bombenflugzeugs in der deutschen Luftwaffe 1933-1939" Nachweise für ihre Unhaltbarkeit[2].
Kurz gesagt, die in der Literatur „fort(ab)geschriebene" Geschichte des Entstehens von Ju 89 und Ju 90 stimmt genauso wenig wie die Darstellung des übrigen Werdegangs dieser Flugzeuge.
Welche Tatsachen lassen das erkennen?
Es beginnt damit, daß Oberst Wever Heeresoffizier war, als ihm auf Empfehlung des damaligen Reichswehrministers, General Werner von Blomberg, am 1. September 1933 die Leitung des am selben Tag ins Leben gerufenen Luftkommandoamtes, des späteren Generalstabs der Luftwaffe, übertragen wurde. Da er über keinerlei fliegerische Kenntnisse verfügte, mußte er sich somit von diesem Zeitpunkt an in das ihm fremde Gebiet der Luftwaffe erst einarbeiten, daneben aber auch den Aufbau seines neuen Amtes leiten. Daß er unter diesen Umständen schon in den ersten Wochen und Monaten nach seiner Amtsübernahme in der Lage gewesen sein soll, von sich aus Vorstellungen über die Notwendigkeit der Schaffung viermotoriger Fernbomber zu entwickeln und das sogar innerhalb eines Gesamtkonzepts, kann wohl mit Recht angezweifelt werden.
Wenn dieser Schluß auch logisch zu sein scheint, zwingend ist er sicher noch nicht. Sehr viel mehr sagt aber ein Vergleich der Zeitpunkte aus, an denen einerseits die Arbeiten bei Dornier und Junkers an den beiden Projekten begonnen worden sind und auf der anderen Seite Oberst Wever sein Amt übernommen hat.
Leider konnte für die Ju 89 bis heute noch keine Unterlage gefunden werden, welche erkennen ließe, wann in Dessau die ersten Entwurfsüberlegungen für dieses Flugzeug angestellt worden sind.
Dagegen kann dieser Zeitpunkt für das Konkurrenzmuster Do 19 genau angegeben werden. Nach den Aufzeichnungen von Direktor Eugen Jäger, dem damaligen Leiter der Projektabteilung der Dornier Metallbauten GmbH, wurde mit der Arbeit am „Großbomber", abgekürzt G. B., bereits in den ersten Julitagen 1933 (!) begonnen. Schon am 11. Juli lag der erste Entwurf mit der Nummer 42155 vor[3]. Er wurde in den folgenden Monaten immer wieder überarbeitet und durch weitere Vorschläge ergänzt. Die erste vollständige Baubeschreibung Nr. 1173 trug allerdings erst das Datum vom 8. Dezember 1933. Den Grund für dieses späte Datum nennt ein Brief des damaligen Berliner Vertreters der Firma Dornier, Otto Milatz, vom 31. Oktober d. J.[4] Dieser berichtet darin dem Firmenchef von einem Gespräch mit Oberst Wilhelm Wimmer, dem damaligen Chef des Technischen Amtes (LC) beim Reichsluftfahrtministerium (RLM), den er am Vortag besucht hatte. Der Firmenvertreter hätte bei diesem Gespräch Wimmer dazu bringen sollen, daß dieser die der Firma bis dahin offensichtlich nur mündlich gegebene Zusage auf Erteilung eines Auftrags nun einlöse, damit Dornier die bis zu diesem Zeitpunkt an der Do 19 mit eigenen Mitteln durchgeführten Arbeiten endlich abrechnen könne. Wimmer aber hatte sich geweigert und die Bezahlung der Vorleistungen davon abhängig gemacht, „daß zuerst ein ausführliches Angebot mit einer genauen Baubeschreibung vorliegen müsse, wie es bei den anderen Firmen auch üblich sei. Er hätte bestimmt angenommen, daß dieses Angebot bei der Dienststelle schon vorliege und wäre sehr überrascht gewesen zu erfahren, daß dies noch nicht der Fall sei."
Was daraufhin in aller Eile zusammengestellt und dem RLM vorgelegt wurde, war das bereits erwähnte Dokument vom 8. Dezember 1933.
Im Flugzeugentwicklungsprogramm des Technischen Amtes (LC) vom 1. November 1935[5] wird als Zeitpunkt der Aufgabenstellung bei der Entwicklungsgruppe des Amtes (LC II) der Oktober, für die Weitergabe an die Industrie der November 1933 genannt und zwar für beide Projekte, also sowohl die Do 19 als auch die Ju 89.
Am 24. Februar 1934 erhielt dann Dornier aufgrund des eingereichten Angebots (mit Baubeschreibung) vom RLM den Auftrag, eine Attrappe des Projekts zu bauen[3].
Vergleicht man diese Daten mit dem Zeitpunkt des Amtsantritts von Oberst Wever, so liegt auf der Hand, daß die Überlegungen, die zur Arbeit an den beiden Projekten des Großbombers geführt hatten, schon lange vor Wevers Übertritt zur Luftwaffe angestellt worden sein müssen. Sie lassen sich tatsächlich bis zum Januar 1926 zurückverfolgen. Unter dem Decknamen „Dessau, Referat III" hatte damals das Fliegerreferat in der Organisationsabteilung des Truppenamtes (TA) der Reichswehr erstmals



Helmuth Wilberg, hier etwa 1940 als Generalleutnant der Luftwaffe, hatte bereits seit 1926 die Idee eines schweren, stark bewaffneten Bombenflugzeugs in Wort und Schrift vertreten und schließlich seine Vorgesetzten davon überzeugt. Er, und nicht Oberst Wever, war somit der Urheber der zur Entwicklung von Do 19 und Ju 89 führenden Überlegungen.

Das hölzerne Windkanalmodell des Rohrbach-Entwurfs von 1926/27 für einen Gro(ßen) Na(cht) Bo(mber) Ro XII „Roska", wie es damals im Windkanal der AVA Göttingen untersucht wurde. Als Antrieb scheinen noch stehende Reihenmotoren vorgesehen gewesen zu sein. ▽



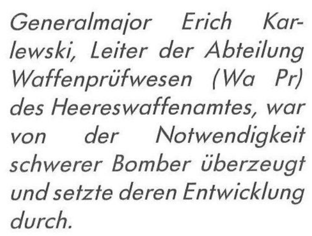
Grundsätze zur „Entwicklung von G(roß)-Flugzeugen für K(ampf)-Zwecke" formuliert. Maj. Helmuth Wilberg, der Leiter dieses Referats und selbst Flieger seit 1910 (Flugzeugführerpatent Nr. 26), übergab diese Denkschrift[6] am 23. Februar 1926 an die fliegertechnischen Stellen im Heereswaffenamt (Wa.Prüf.6F und Wa.B.6F) unter Hptm. Kurt Student bzw. Hptm. Hellmuth Volkmann. Wilberg, der während des Krieges zuerst Führer der Feldfliegerabteilung 11 und später Kommandeur der Flieger bei der 4. Armee in Flandern gewesen war[7], forderte darin die Entwicklung eines Bombengroßflugzeugs für die Aufgaben des operativen Luftkrieges noch im Rüstungsjahr 1926/27 und sah mit erstaunlicher Weitsicht voraus, daß „im Interesse einer fortlaufenden technischen Weiterentwicklung nunmehr die konstruktive Forschung auf die Gebiete des „selbständigen" Luftkriegs übergehen müsse, wenn nicht bei der außerordentlichen Schwierigkeit der ganzen Materie in späteren Zeiten hier eine große Lücke eintreten soll".

Damals kamen nur drei Flugzeugwerke für einen entsprechenden Auftrag in Frage, nämlich Dornier, Junkers und Rohrbach. Dornier arbeitete aber bereits für die Marine an einem Riesenflugboot-Projekt, aus dem dann die Do X hervorgehen sollte. Junkers hingegen kam damals einerseits wegen der Auseinandersetzung mit dem Reich aufgrund seiner Aktivitäten in Sowjetrußland für Staatsaufträge nicht in Betracht und hatte aber andererseits bereits ein eigenes, zunächst vor allem für die Verwendung im zivilen Luftverkehr ausgerichtetes Großflugzeugprojekt (G 38) in Arbeit. So scheint Wilberg die Firma Rohrbach als Auftragnehmer für den Entwurf in Betracht gezogen zu haben. Tatsächlich wurde bei Rohrbach 1926/27 entsprechend den Wilbergschen Vorgaben ein viermotoriges Großbomberprojekt unter der Musterbezeichnung Ro XII „Roska" für das Heer entworfen[8] und im Windkanal untersucht. Ein noch vorhandenes Foto des dazu verwendeten Modells läßt die imposante Größe dieses typischen Rohrbach-Entwurfs erkennen (siehe Bild).

Nach dem Ausscheiden von Maj. Wilberg aus dem Truppenamt (als Flieger wurde er Bataillonskommandeur im Infanterieregiment 18!) scheint sein Nachfolger, Maj. Hugo Sperrle, der Entwicklung des Großnachtbombers („Gronabo") nicht mehr die Bedeutung beigemessen zu haben wie sein Vorgänger. So ist in einer Baunummernübersicht der Rohrbach-Werke vom 18. November 1927 das Flugzeug Ro XII „Roska" schon nicht mehr enthalten[9]. Man kann daraus wohl schließen, daß auch der vom Heereswaffenamt veranlaßte Entwicklungsauftrag über RM 1.300.000,— zu diesem Zeitpunkt bereits zurückgezogen gewesen sein dürfte.

Es wäre naheliegend zu vermuten, daß das Rohrbach-Projekt nicht zuletzt auch aus Kostengründen zugunsten der bei Junkers in Dessau Gestalt annehmenden G 38 aufgegeben worden ist, denn dieses Flugzeug erfüllte durchaus die taktisch-technischen





Generalmajor Erich Karlewski, Leiter der Abteilung Waffenprüfwesen (Wa Pr) des Heereswaffenamtes, war von der Notwendigkeit schwerer Bomber überzeugt und setzte deren Entwicklung durch.



Generalleutnant Alfred von Vollard-Bockelberg, im Jahre 1932 Chef des Heereswaffenamtes der Reichswehr, setzte sich mit Nachdruck für starke, mit schweren Bombern ausgestattete Luftstreitkräfte ein.

Forderungen für den „Gronabo". Daß dem aber nicht so war, geht aus einem Bericht des bereits erwähnten, für die Flugzeugbeschaffung zuständigen Referats im Heereswaffenamt (Wa.B.6.F) über einen Besuch bei Junkers am 4. August 1928 hervor[10]. Darin ist ausgeführt, daß der Firma kein von der Reichswehr veranlaßter Auftrag für die Entwicklung und den Bau der G 38 vorliege und daß sie den Prototyp auf eigenes Risiko erstellt habe. Andererseits ist dem Bericht aber auch zu entnehmen, daß sich die Japaner für das Muster zur Verwendung als Bombenflugzeug mit großem Aktionsradius bereits interessieren würden.

Am 1. Februar 1929 übernahm Maj. Helmuth Felmy das Fliegerreferat im Truppenamt der Heeresleitung. Schon zu Beginn seiner Amtszeit, die bis zum Februar 1933 währen sollte, gewannen Überlegungen zunehmend an Bedeutung, beim Entwurf künftiger Verkehrsflugzeuge für die Luft Hansa (so die damalige Schreibweise) von vornherein militärische Belange konstruktiv zu berücksichtigen[11]. Damit sollte der bis dahin (notgedrungen) beschrittene, sehr kostenintensive Weg vermieden werden, erst nachträglich Verkehrsflugzeuge durch Umbau und Nachrüstung für militärische Zwecke verwendungsfähig zu machen. Diese Forderung sollte wenig später noch sehr viel nachdrücklicher formuliert werden.

Etwa um diese Zeit dürfte auch der Entschluß gefaßt worden sein, die der Fertigstellung sich nähernde erste G 38 auf Reichskosten für die Luft Hansa zu beschaffen.

Aber auch Dornier wurde schließlich noch am Entwicklungsprogramm für den „Gronabo" beteiligt. Die Firma schlug dafür ihr Projekt Do P vor, ein aus dem Flugboot „Superwal" abgeleitetes viermotoriges Landflugzeug, dessen Flugeigenschaften aber nicht befriedigten, wie eine Bemerkung von Oberst Wimmer erkennen läßt, die Milatz in seinem Schreiben vom 31. Oktober 1933[4] an die Firmenleitung wiedergegeben hat.

Wenn es also im Jahr 1933 wieder diese beiden Firmen waren, nämlich Dornier und Junkers, welche nun für die Entwicklung neuer Projekte herangezogen wurden, die auf der gleichen Linie lagen wie ein paar Jahre zuvor der „Gronabo", so kann das sicher kein Zufall gewesen sein. Rohrbach kam nicht mehr in Frage, weil er inzwischen sein Werk wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten hatte schließen müssen.

Beim Heereswaffenamt war es offensichtlich besonders der Leiter der Abteilung WaPr (Prüfwesen des Amtes), Generalmajor Erich Karlewski, der sich von der Idee des Großbombers mit starker Abwehrbewaffnung hatte überzeugen lassen und sie nun mit Nachdruck vertrat. Seinen Ausführungen während eines am 18. Februar 1932[12] gehaltenen Vortrags vor dem Amtschef, Generalleutnant Alfred von Vollard-Bockelberg, ist zu entnehmen, daß dieses Thema in Kreisen der Reichswehrführung bereits lange vor Wevers Erscheinen eingehend behandelt worden war, es also als bekannt zu gelten hatte.

Eine weitere, für die Entwicklung der Do 19 und Ju 89, aber auch der anderen, damals schon geplanten oder bereits in Entwicklung befindlichen Flugzeuge wichtige Aussage machte bei dieser Gelegenheit Generallt. von Vollard-Bockelberg selbst. Er sagte: „Das Ziel muß sein, ein Kriegsflugzeug zu bauen und dieses Kriegsflugzeug schon im Frieden im Luftverkehr zum Einsatz zu bringen. Danach hat sich die zivile Luftfahrt zu richten. Dieses Ziel muß erreicht werden. Wenn der Staat subventioniert, dann muß er Forderungen stellen können."

Betrachtet man sich die vielen Flugzeugentwicklungen, die bald nach dieser Vortragstagung oder innerhalb von weniger als einem Jahr danach aufgenommen wurden, so fällt auf, daß bei den meisten davon in genau dieser Weise vorgegangen worden ist. Das gilt vor allem für die drei zur Tarnung als „Schnellverkehrsflugzeuge" bezeichneten Kampfflugzeugmuster, die Do 17, He 111 und Ju 86. Diese durchsichtige Verschleierung wirkt sogar heute noch so gut, daß alle drei immer noch und immer wieder als „für die Luft Hansa entwickelte Verkehrsflugzeuge" durch die Literatur geistern, „die dann zu Kampfflugzeugen umfunktioniert worden seien". Genau umgekehrt wird aber erst ein Schuh daraus!

Das für unsere Betrachtungen hinsichtlich Do 19 und Ju 89 weitaus wichtigste Dokument stammt vom 6. Juli 1933. Es enthält

Professor Hugo Junkers vor der G 38 D-2000 „Deutschland", aufgenommen 1930 in Dessau.



offensichtlich das Ergebnis aller bis dahin durchgeführten Überlegungen und trägt den Titel „Taktische Forderungen für Rüstungsflugzeuge (Rüstungsflugzeug I)"[13]. Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich aber nichts anderes als ein Flugzeug, dessen Beschreibung genau auf die beiden Projekte paßt und das wie folgt aussieht:

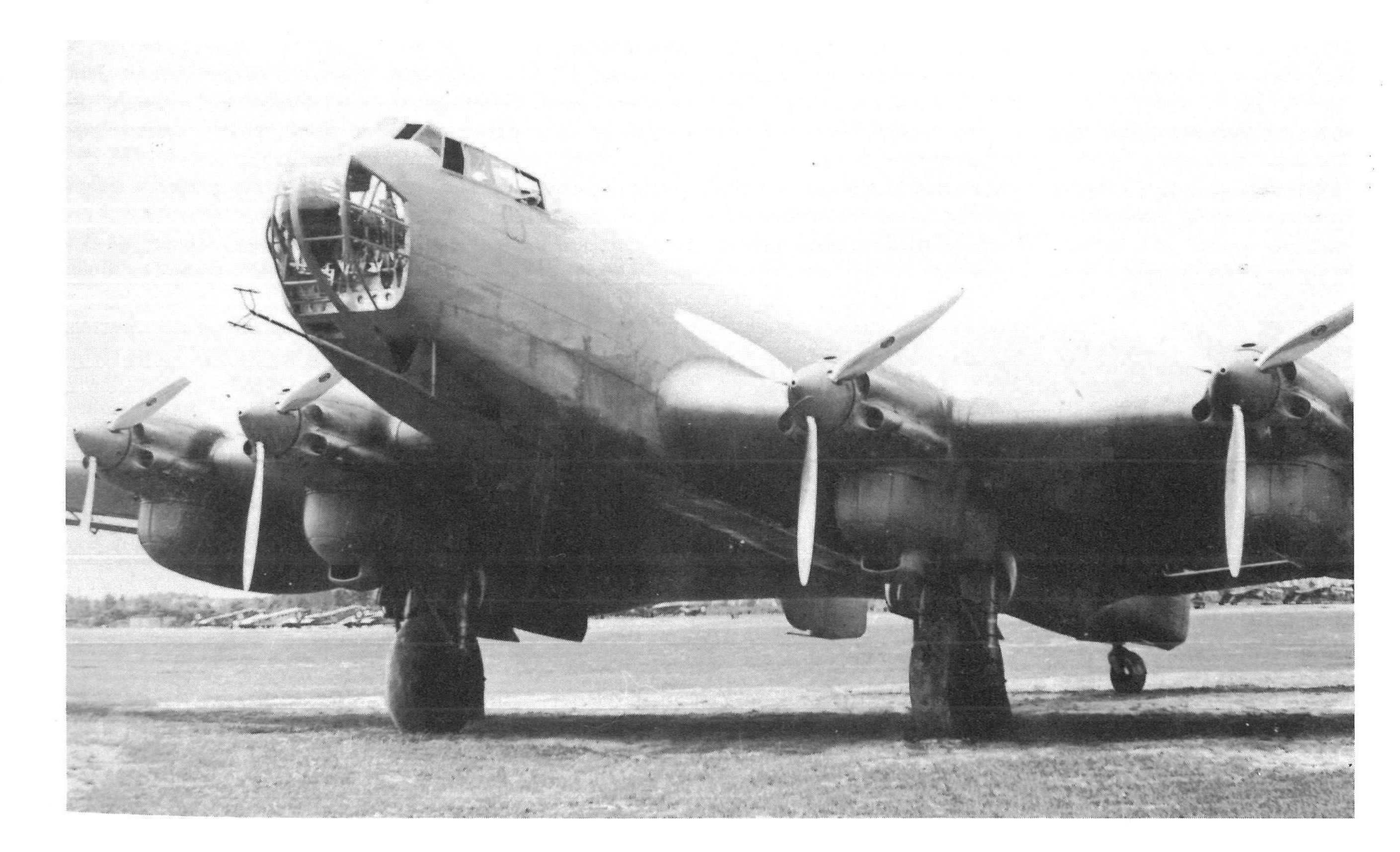
Anzahl der Motoren:	etwa 4
Besatzung:	Kommandant (Bombenschütze), Flugzeugführer, etwa 6 Schützen
Bewaffnung:	2 — 2-cm-Kanonen, 3 bis 5 MG
Abwurfwaffen:	2000 kg Bomben bei größter Flugstrecke, 2750 kg Bomben bei geringerer Flugstrecke
Geschwindigkeit:	Marschgeschwindigkeit 250 km/h, Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, beides in 6 km Höhe
Flugstrecke:	2000 km bei Marschgewindigkeit
Dienstgipfelhöhe:	7 km
Flugfeldgröße:	700 × 700 m

Daneben wurde Zugänglichkeit zu den Triebwerken im Flug sowie Geräusch- und Abgasflammensichtdämpfung gefordert. Vor allem diese zuletzt genannten zusätzlichen Forderungen lassen wohl die Absicht erkennen, das Flugzeug vornehmlich nachts einsetzen zu wollen.
Das Ausgabedatum des Dokuments (6. Juli 1933) fällt also genau mit dem Zeitpunkt zusammen, zu dem nach den Angaben von Direktor Jäger bei Dornier mit den Projektarbeiten an der Do 19 begonnen worden ist. Die Vermutung eines direkten Zusammenhangs drängt sich somit geradezu auf. Obwohl Dornier anfangs auf eigene Kosten an dem Projekt gearbeitet hatte, so doch sicher nicht, ohne daß eine entsprechende Forderung des damals schon bestehenden Technischen Amtes des RLM vorgelegen hätte. Dieses Amt aber wurde von dem bereits erwähnten Oberst Wimmer geleitet, der ja die gleiche Funktion auch schon vorher im Heereswaffenamt innegehabt hatte.

Bei Junkers dürfte es — was die Ju 89 angeht — mit großer Wahrscheinlichkeit kaum anders gewesen sein.
Vergleicht man die später mit der Do 19 bzw. mit der Ju 89 erzielten Leistungen mit den oben genannten Forderungen des damals noch Luftschutzamt (LA) genannten Amtes des RLM vom Juli 1933, so zeigt sich, daß sie weitestgehend übereinstimmen, zum Teil auch darüber liegen. Auch daraus kann nur geschlossen werden, daß beide Projekte aufgrund genau dieser taktisch-technischen Forderungen entworfen worden sind. An deren Aufstellung aber kann Oberst Wever noch auf keinen Fall beteiligt gewesen sein.
Erster Chef des Luftschutzamtes und somit unmittelbarer Vorgänger von Wever war bis zum 31. August 1933 Oberst Wilhelm Bohnstedt, ein in Luftfahrtfragen ebenfalls nicht fachkundiger, aus dem Heer stammender Generalstabsoffizier. Ihm wurde deshalb als Berater ab 15. Mai 1933 der nun im Range eines Generalmajors stehende Wilberg, seinerzeit erster Fliegerreferent der Heeresleitung, zugeordnet. Es bleibt eine offene Frage, weshalb er, damals einziger Fliegeroffizier der Reichswehr im Generalsrang, nur beratend und nicht in verantwortlicher Position im RLM eingesetzt wurde. Am Rande bemerkt sei, daß es dann Wilberg war, der während der Amtszeit von Oberst Wever die Zentrale Führungsvorschrift der Luftwaffe, die L.Dv.16 „Luftkriegsführung"[7] erarbeitete und damit an die seinerzeit von ihm als Fliegerreferent herausgegebenen „Richtlinien für die Führung des operativen Luftkriegs" anknüpfte[1,7]. Es bedarf keiner allzu großen Phantasie nun anzunehmen, daß es wiederum Wilberg gewesen sein muß, der seine Forderung vom Januar 1926 nach einem Bombengroßflugzeug mit dem erwähnten Dokument vom 6. Juli 1933[13] erneut einbrachte und so den Projekten Do 19 und Ju 89 entscheidend den Weg ebnete. Ihm und nicht Wever muß somit nach heutigem Kenntnisstand die Urheberschaft an der Fernbomberidee zugesprochen werden.

Das soll aber keineswegs heißen, daß Wever sich nicht bald nach seiner Amtsübernahme für die beiden Projekte interessiert hätte und auch für die Gedankengänge, die zu ihrer Entstehung geführt hatten. Ebenso kann man wohl annehmen, daß der bald darauf zum Generalleutnant beförderte Wever die Richtigkeit von Wilbergs Vorstellungen erkannte, die ihm offensichtlich sowohl Oberst Wimmer als auch Oberst Felmy nahegebracht hatten[7], sie sich zu eigen machte und sie dann auch weiter entwickelte. Es ist auch möglich und sogar wahrscheinlich, daß er beide Projekte gegen im RLM vorhandene Gegner verteidigen mußte. Daß es solche gab, läßt sich aus einer Bemerkung im bereits erwähnten Schreiben von Otto Milatz an Dornier vom 31. Oktober 1933[4] entnehmen. Dort heißt es, daß Wimmer erklärt hätte, „daß der G.B. selbstverständlich gebaut würde, und daß die Gerüchte, die von untergeordneten Organen nach dort (Friedrichshafen, Anm. d. Verf.) gelangt sind, wonach dieser Typ weniger interessiere, keinesfalls den Tatsachen entsprächen. Es handele sich hierbei, wie schon so oft, um ein Geschwätz. Der G.B. stehe auf dem Programm und interessiere sehr".
Diese Haltung wird bestätigt durch das Protokoll einer Besprechung zwischen A-Amt und C-Amt am 11. Mai 1934[14]. Dort ging es um die Festlegung von Dringlichkeitsstufen für die einzelnen Flugzeugentwicklungsaufgaben aufgrund der taktischen Forderungen. Zu der Gruppe der Projekte mit der höchsten Dringlichkeit, der Stufe I, gehörte an erster Stelle der Großbomber (Land), zusammen mit dem schweren Sturzbomber (Land), dem mittleren Bomber (Land) und dem Höhenfernaufklärer (Land), zugleich Flugzeugzerstörer.
Unter Anmerkungen zum G.B. heißt es, daß „die Entwicklungsarbeiten bei Dornier und Junkers liefen, daß der Attrappenbau voraussichtlich bis Ende Juni 1934 beendet und die Konstruktion voraussichtlich am 1. Juli 1935 abgeschlossen sein werde. Die Beschaffungsreife für den Versuchsverband (Serie 0) würde voraussichtlich im Winter 1937 gegeben sein, für weitere Serien im Winter 1938. Besonders betont werde die Forderung der Entwicklung als Ganzmetallflugzeug".
Möglicherweise kam Wever aber irgendwann zu dem Schluß, daß beide Entwürfe zum Zeitpunkt ihrer Einführung bei der Truppe nicht mehr dem Stande der Technik entsprechen würden. Wie wäre es sonst zu erklären, daß er selbst, noch wenige Monate vor seinem Tode, „Richtlinien für die Entwicklung eines Fernbombers" formulierte, die mit dem Datum vom 17. April 1936 an das Technische Amt (LC) weitergegeben wurden[15]?
Seine darin ausgedrückten Forderungen bezüglich der Leistungen gingen aber weit über das hinaus, was seinerzeit als Grundlage für den Entwurf von Do 19 und Ju 89 gedient hatte. Alles spricht dafür, daß es dann die Heinkel He 177 war, die nach diesen Richtlinien entwickelt worden ist[2]. So erweist sich also auch die in der Literatur des öfteren aufgestellte Behauptung als nicht haltbar, daß mit dem Tod von Generallt. Wever der Fernbomber in der Konzeption der Luftwaffe keinen Platz mehr gehabt hätte.
Daß sein früher Tod sich allerdings auf das Schicksal der beiden G.B.-Projekte ungünstig ausgewirkt hat, kann kaum geleugnet werden.
Vielleicht hat aber Wever selbst auch noch auf andere Weise dazu beigetragen, die Do 19 und die Ju 89 ins Abseits zu bringen. Eine Bemerkung in einem Schreiben des Chefs der Entwicklungsabteilung im Technischen Amt vom 6. Mai 1936[16] gibt Anlaß zu dieser Vermutung. Daraus geht hervor, daß der Amtschef des Luftkommandoamtes, also Generallt. Wever selbst, mit der von Oberst Wimmer als Amtschef des Technischen Amts (LC) vorgeschlagenen Entwicklung eines „Schnellbombers" einverstanden sei und daß „grundsätzlich entschieden (worden sei), daß Fernbomberprojekte den Schnellbombern nachzuschalten sind".
Das somit offensichtlich noch zu Lebzeiten Wevers bereits deutlich nachlassende Interesse an der Weiterverfolgung der beiden Entwürfe dürfte wohl auch einen Grund darin gehabt haben, daß die Arbeit daran nicht in dem notwendigen Tempo vorankam. Terminverschiebungen waren an der Tagesordnung. Bereits im Flugzeugentwicklungsprogramm vom 8. Mai 1935[17] ist der ursprünglich auf den 1. Dezember 1935 festgelegte Zeitpunkt der Flugklarstellung der ersten Ju 89 auf den 1. März 1936 verschoben, mit der Begründung „Belastung des Konstruktionsbüros durch Ju 86". In der nächsten Ausgabe vom 8. Juli 1935 ist dieser Termin wieder in Frage gestellt, weil „aufgrund von Erkenntnissen aus der Ju 86 Erprobung Änderungen zu erwarten sind"[18]. Im Programm vom 1. November 1935[5] schließlich wird der Oktober 1936 als Flugklartermin genannt mit dem Hinweis „Änderung auf DB 600 geplant", woraus zu schließen ist, daß urspünglich ein anderes Motorenmuster vorgesehen war. Nach einem Bericht von Junkers vom 9. Juli 1936[19] müßte dies der DB 601 gewesen sein (mit Ausweichmöglichkeit auf Jumo 211). Da aber beide Motorenmuster zum gewünschten Zeitpunkt für den Einbau noch nicht zur Verfügung gestanden hätten, wurde wohl auf den DB 600 ausgewichen. Diese Terminverschiebungen, die in sehr ähnlicher Weise auch bei der Do 19 zu finden sind, setzten sich jedenfalls bis zum Erstflug der Ju 89 V1 fort.
Die in der Literatur häufig erwähnte Entscheidung von Hermann Göring vom 27. April 1937, die beiden Projekte Do 19 und Ju 89 nicht weiter zu verfolgen, scheint unter diesen Umständen kaum noch notwendig gewesen zu sein, falls es sie überhaupt gegeben hat. In Dokumenten ist sie jedenfalls nicht nachzuweisen, nur Generalfeldmarschall Erhard Milch hat sie in seiner Aussage vor dem Internationalen Militärgerichtshof in Nürnberg erwähnt. Wenn, dann muß man sie nur noch als endgültige Bestätigung der bereits ein Jahr zuvor noch unter Wever selbst eingeleiteten Entwicklung angesehen. Die Absicht, die Projekte zu stoppen, ist vom RLM zumindest der Firma Dornier gegenüber bereits mit einem Schreiben vom 4. August 1936[20] angekündigt worden. Folgerichtig wurden dort die Arbeiten an der Do 19 V3 im Oktober 1936 „vorläufig" eingestellt. Ebenso „vorläufig" war vom RLM die Beschaffung von Nullserien (jeweils 7 Stück) der beiden Projekte nicht mehr beabsichtigt, wie aus dem Entwicklungsprogramm vom 1. Oktober 1936[21] hervorgeht.
Das letztlich entscheidende Datum dürfte aber mit großer Wahrscheinlichkeit der November 1936 gewesen sein. In diesem Monat gab die Entwicklungsabteilung des Technischen Amtes (LC) die „Technischen Forderungen" für einen neuen Fernbomber

Hier hat das Flugzeug offensichtlich schon einige Flüge hinter sich, wie die Spuren auf der linken Rumpfseite zeigen. Unter den Wasserkühlern der beiden Innenmotoren sind zusätzliche kleine Ölkühler angebaut worden. Außerdem sind nun die ursprünglichen Junkers-Luftschrauben (Lizenz Hamilton) gegen neue, elektrisch verstellbare VDM-Schrauben vertauscht.

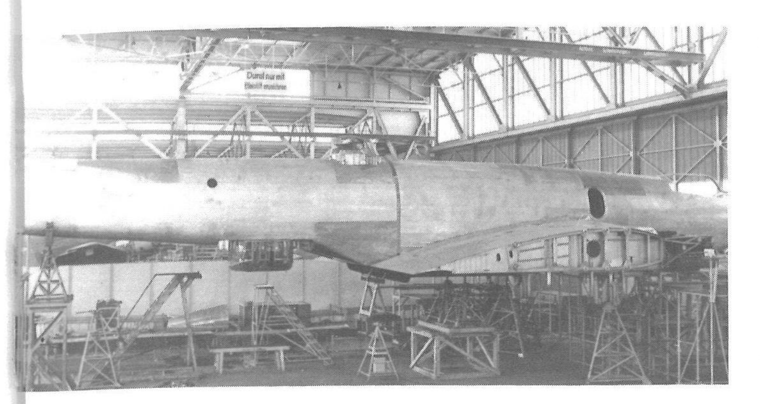


— wie er von Wever am 17. April 1936 gefordert worden war — als Aufgabe an die Industrie weiter. Wenn man weiß, daß das Ergebnis dann die He 177 mit all ihren Schwierigkeiten war, so mag man darüber spekulieren, ob Wever — wenn er es erlebt hätte — dann die Weichen für die Do 19 und die Ju 89 noch einmal anders gestellt hätte. Die Tatsache aber, daß die Entwürfe von 1933 die Forderungen von 1936 und später nicht mehr erfüllen konnten[2], stand unverändert fest.
Was aber geschah wirklich mit den bereits in unterschiedlichen Stadien der Fertigung vorhandenen Flugzeugen? Von einer angeblich unmittelbar nach dem Einstellungsbeschluß erfolgten Verschrottung, wie von der Literatur behauptet, kann jedenfalls überhaupt keine Rede sein. Die Do 19 V1, Werknummer 701, hatte mit dem Kennzeichen D-AGAI am 30. Oktober 1936 unter Flugkapt. Egon Fath, dem Chefpiloten von Dornier, ihren Erstflug gemacht. Bis zur Flugabnahme durch die Bauaufsicht am 10. Januar 1938[22] und bis zur Übernahme durch das RLM am 26. d. M. brachte das Flugzeug 83 Flüge mit insgesamt 32 Stunden 11 Minuten zur Erprobung hinter sich. Die beiden weiteren im Bau befindlichen Flugzeuge V2 und V3 dagegen wurden nicht mehr fertiggestellt sondern wirklich verschrottet[3].
Bei Junkers, wo man zunächst einen Vorsprung hatte und bereits im Flugzeugbeschaffungsprogramm des RLM vom 1. Januar 1935[23] mit drei Ju 89 berücksichtigt war, führten die geschilderten Terminverzüge schließlich zu einem Rückstand von etwa einem halben Jahr gegenüber der Do 19. Die erste Ju 89 mit der Werknummer 4911 und dem Kennzeichen D-AFIT flog nur wenig mehr als zwei Wochen vor dem Tag der angeblichen Einstellungsentscheidung. Am 11. April 1937 startete sie unter Flugkapt. Peter Hesselbach, einem früheren Darmstädter Akaflieger, zum Erstflug. Die V2 D-ALAT, W.Nr.4912, folgte dann vier Monate später, am 12. August 1937, mit Flugkapt. Karl-Heinz Kindermann am Steuer[24,25]. Als Flugversuchsingenieur flog bei beiden Flügen Dipl.-Ing. Erich Gast mit.

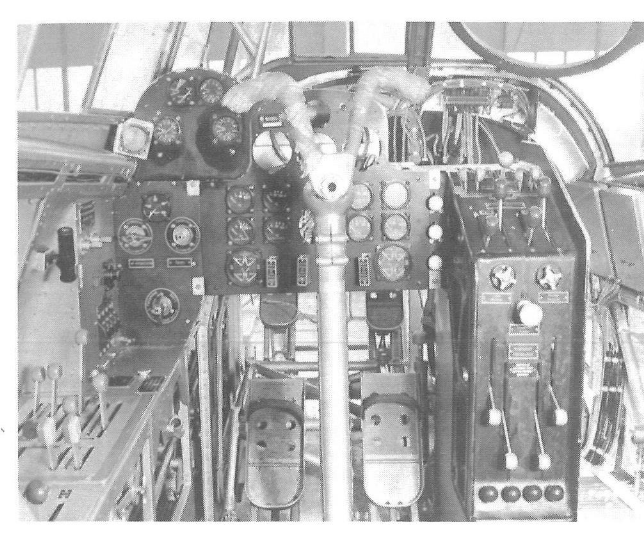
Die Ju 89 V1 mit ihrem endgültigen Aussehen, vermutlich im Sommer 1937, während der Versuche zur Verbesserung der Seitenruder-Wirksamkeit. Dazu wurden die Ruder nach oben vergrößert und mit einem Hornausgleich versehen, wie sie in ähnlicher Form dann bei der Ju 90 Verwendung fanden. Zu beachten sind die beiden wahrscheinlich gelben Rumpfbänder unter dem Kennzeichen, wie sie sonst nur Flugzeuge im Instrumentenflug-Schulbetrieb trugen.

Anzumerken ist hierbei noch, daß beide Flugzeuge nach unterschiedlichen Baubeschreibungen fertiggestellt wurden, die vom 29. Februar 1936 (Nr. 290236 für V1) bzw. vom 15. Mai 1936 (Nr.150536 für V2) datieren[21]. Leider konnte bisher keine davon aufgefunden werden, so daß man nicht mit Bestimmtheit sagen kann, worin die Unterschiede zwischen den beiden Flugzeugen bestanden haben. Einige davon, wie unterschiedliche Luftschrauben, geänderte Auspuffführung, zusätzliche Ölkühleranbauten und Abweichungen in der Geräte- und Bedienhebelanordnung lassen sich aus den hier wiedergegebenen Bildern entnehmen.
Alle fertiggestellten Flugzeuge beider Muster sind nach der Einstellung der Entwicklung dann noch geraume Zeit als Erprobungsträger weitergeflogen worden, wie aus dem Entwicklungsprogramm vom 1. April 1937[26] hervorgeht. Bei beiden Mustern findet sich dort die Bemerkung „Erprobung als Muster nicht beabsichtigt" und „Verwendung als Erprobungsträger bzw. zu Sonderzwecken". So wurde z.B. mit den beiden Ju 89 in Dessau während eines großen Teils des Jahres 1937 und auch noch 1938 ein vollständiges Erprobungsprogramm durchgeführt. Dazu gehörten u. a. die Untersuchung von Stabilität und Steuerbarkeit sowie der Flugeigenschaften, denen sich dann Versuche zur Verbesserung der Leitwerkswirksamkeit und der Kühlung anschlossen. Daneben liefen eine Motorenerprobung sowie Startmessungen mit bis zu 18,8 t Abfluggewicht[25].
Nach einer längeren und gründlichen Vorbereitung, an der auch der frühere DLH-Flugkapitän und jetzige Adjutant des Staatssekretärs Milch, Oberstlt. Willi Polte, beteiligt war, stellte dann am 4. und am 8. Juni 1938 die Besatzung Karl-Heinz Kindermann, Rupprecht Wendel und Werner Hotopf mit der Ju 89 V2, D-ALAT, zwei Nutzlast-Höhenweltrekorde auf, wobei mit 5000 kg eine Höhe von 9312 m und mit 10.000 kg noch 7242 m erreicht wurden[27]. Wohl aus Werbungsgründen wurden aber beide Rekorde offiziell als mit der Ju 90 erflogen dargestellt.
Auch ein Geschwindigkeitsrekordversuch war mit der Ju 89 offensichtlich noch geplant, wofür im Juni Vorbereitungen getroffen wurden[28]. Weshalb es dazu dann nicht mehr kam, ist nicht bekannt. Die letzten Versuchsflüge mit den beiden Flugzeugen in Dessau lassen sich, wie aus den zur Verfügung stehenden Flugbüchern hervorgeht, am 2. (V1) bzw. am 29. September 1938 (V2) nachweisen, wobei der zuletzt genannte ein Abnahmeflug durch die Bauaufsicht (BAL) war.
Unmittelbar danach wurden beide Flugzeuge, ebenso wie die Do 19 V1, an die Luftwaffe abgeliefert. Ju 89 V1 und Do 19 V1





◁ Die V2 im Bau. Das Rumpfhinterteil trägt bereits Attrappen eines B- und des C-Standes. Das rechte Flügelmittelstück mit einem Motor ist angebaut und an 10 Anschlußpunkten mit Kugelverschraubungen befestigt.



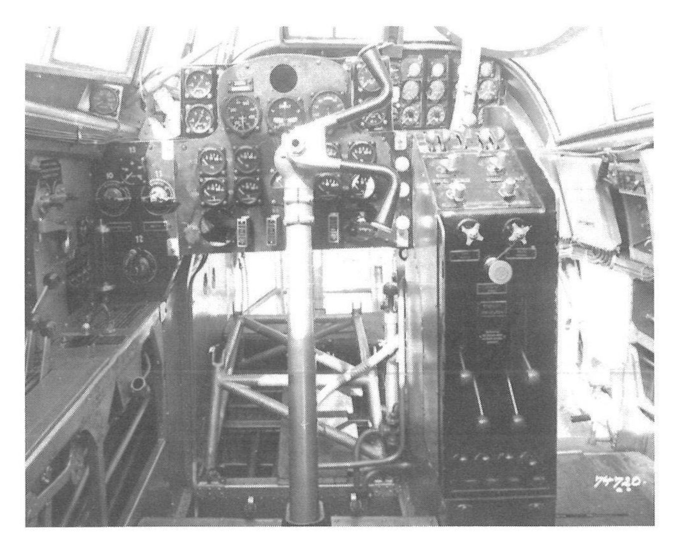
Hinterer Führersitz der Ju 89 V1. In der Konsole rechts sind die Bedien- und Überwachungseinrichtungen für die Kraft- und Schmierstoffanlage untergebracht. Im Instrumentenbrett vor der Steuersäule befinden sich die Triebwerksüberwachungsgeräte, links davon die Drehschalter zum Ein- und Ausfahren von Fahrgestell und Sporn. Oben in der Mitte, aber noch nicht eingebaut, sind die notwendigsten Flugüberwachungsgeräte zu finden. Die Leistungshebel und die Brandhähne finden sich in der waagrechten Konsole ganz links.

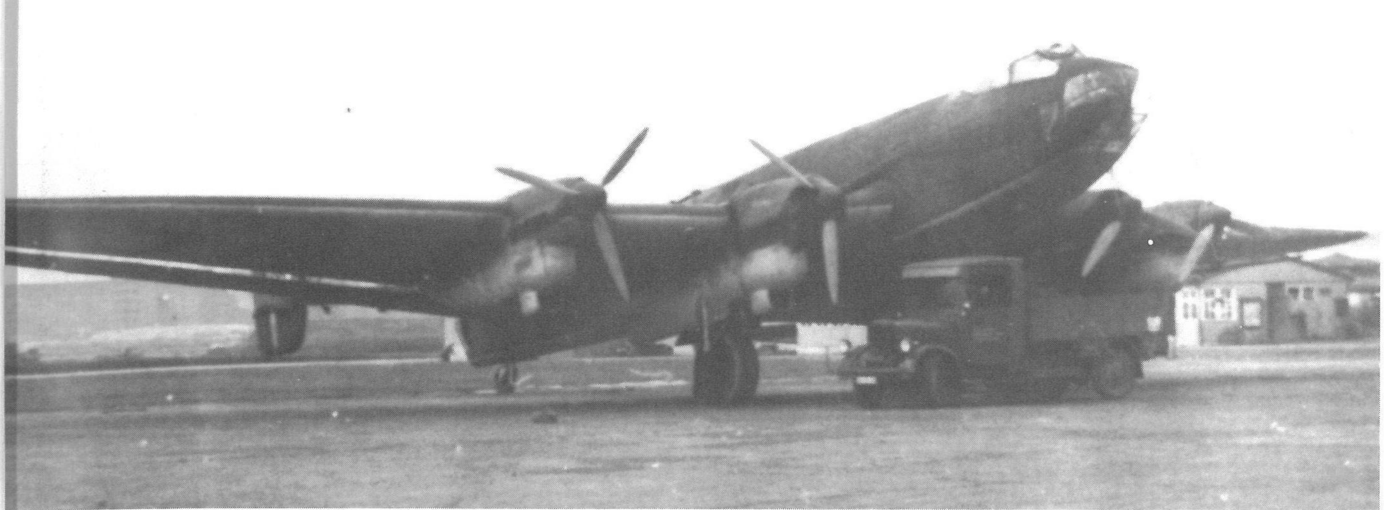


Die Ju 89 V2 nach ihrer Fertigstellung. Als wichtigste Unterschiede zur V1 fallen auf: Die jetzt unter allen 4 Motoren angebrachten vergrößerten Ölkühler, die verschlossenen Öffnungen zum Eintritt von Kühlluft vor den Auspuffrohren und die weit nach hinten gezogenen Ansaughutzen für die Verbrennungsluft. Das Flugzeug ist offensichtlich ebenfalls hellgrau gespritzt. △

Der hintere Führersitz der Ju 89 V2. Gegenüber der V1 sind einige unwesentliche Veränderungen vorgenommen worden. Sitze und Pedale fehlen noch. ▽

kamen zum Flugkommando Berlin, das in Friedenszeiten der Lufthansa als Streckenschule für die Ausbildung von Luftwaffenbesatzungen zugeordnet war und im Mobilmachungsfall — zusammen mit Flugzeugen und Besatzungen der Lufthansa — das damals noch so bezeichnete Transportgeschwader 172 bilden sollte. Diese Situation trat im Spätsommer 1938 anläßlich der Krise um das Sudetenland ein. Den Bestandsnachweisungen des Generalquartiermeisters ist zu entnehmen, daß das TG 172 mit drei Gruppen zu je drei Staffeln und einer Sonderstaffel, allerdings noch ohne Flugzeuge, am 15. August 1938 mobilisiert wurde. Die Stichtagsmeldung vom 19. September belegt, daß für die am 5. September in 10./TG 172 umbenannte Sonderstaffel eine Do 19 und 2 Ju 89 vorgesehen waren. Davon ist am 1. Oktober eine Ju 89 zwar vorhanden, aber nicht einsatzbereit. Am 8. Oktober verfügt die Staffel — neben einigen anderen Großflugzeugen aus dem Bestand der Lufthansa, darunter auch Ju 90 — über je eine einsatzfähige Do 19 und Ju 89, während die zweite Ju 89 als nicht einsatzklar gemeldet wurde. Wie zu dieser Zeit das Äußere einer Ju 89 ausgesehen hat, zeigt das hier wiedergegebene Bild der V2, das im September 1938 beim Flugkommando Berlin aufgenommen worden ist. Vom Kennzeichen ist leider nur unter der rechten Fläche JU abzulesen.
Bis zur Aufhebung der Mobilmachung, die noch vor dem 8. Dezember erfolgt sein muß, scheinen die Flugzeuge als Behelfstransporter bei der Besetzung des Sudetenlandes eingesetzt worden zu sein, wofür aber kein Nachweis vorliegt. In den

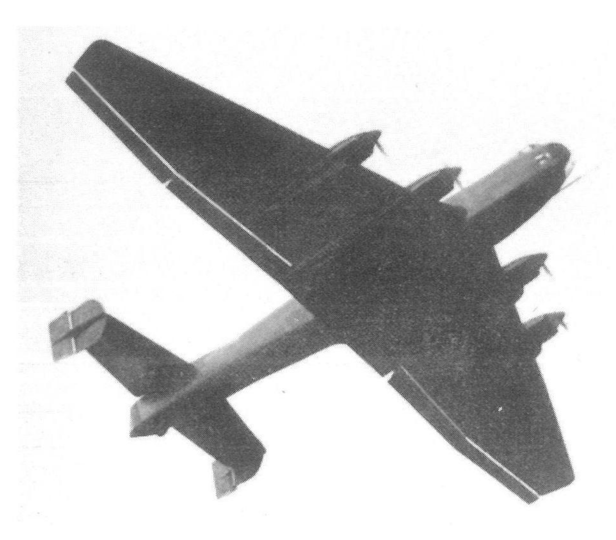




bei der Lufthansa geführten Flugzeugverzeichnissen des Flugkommando Berlin[29] ist die Do 19 V1 noch bis Mai 1939 und die Ju 89 V1 bis Juni desselben Jahres zu finden. Danach beginnen sich ihre Spuren zu verlieren. Eine Ju 89 hätte noch einige Zeit in einer Halle des Flugplatzes Friedrichshafen-Löwenthal bei der Firma Dornier gestanden, während die andere offensichtlich ihr Ende als Übungsziel für Bombenwurf und Bordwaffenbeschuß auf einem Schießplatz (Roggentin bei Rechlin) gefunden hat.
Die Do 19 V1 schließlich soll noch längere Zeit in Kölleda abgestellt gewesen sein. Dann aber scheint der Schrottplatz wohl auch für dieses Flugzeug Endstation gewesen zu sein.
Völlig unhaltbar ist allerdings die gelegentlich in der Literatur zu findende Behauptung, daß Ju 89 noch 1940 bei der Besetzung Norwegens beteiligt gewesen sein sollen. Ebensowenig hat sich eine Bestätigung dafür finden lassen, daß das in einer britischen Publikation aus dem Kriegsjahr 1940[30] beschriebene Verbandskennzeichen „32+B29", das angeblich eine Ju 89 K getragen haben soll, auf Tatsachen beruht.

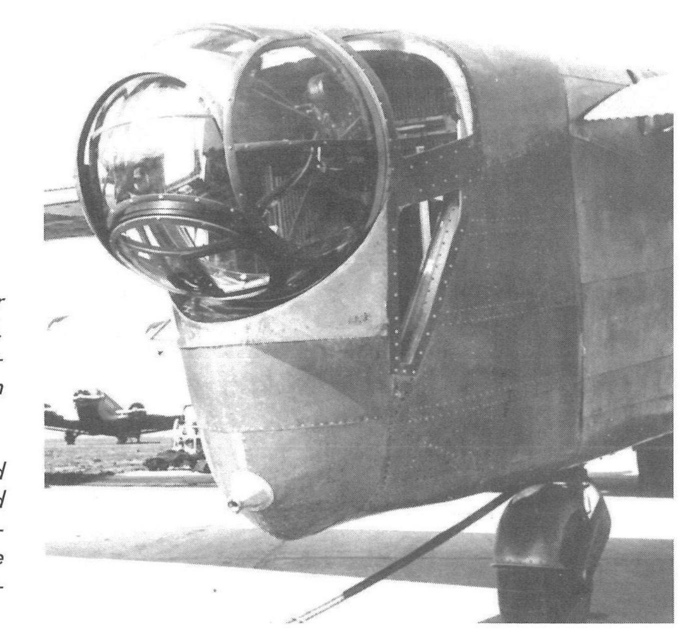
Die Ju 89 V2 Ende September 1938 beim Flugkommando Berlin. Das Flugzeug trägt nun den üblichen Tarnanstrich der Luftwaffenflugzeuge in 70/71/65. Auf der rechten Flügel-Unterseite sind die großen Buchstaben JU zu erkennen. △

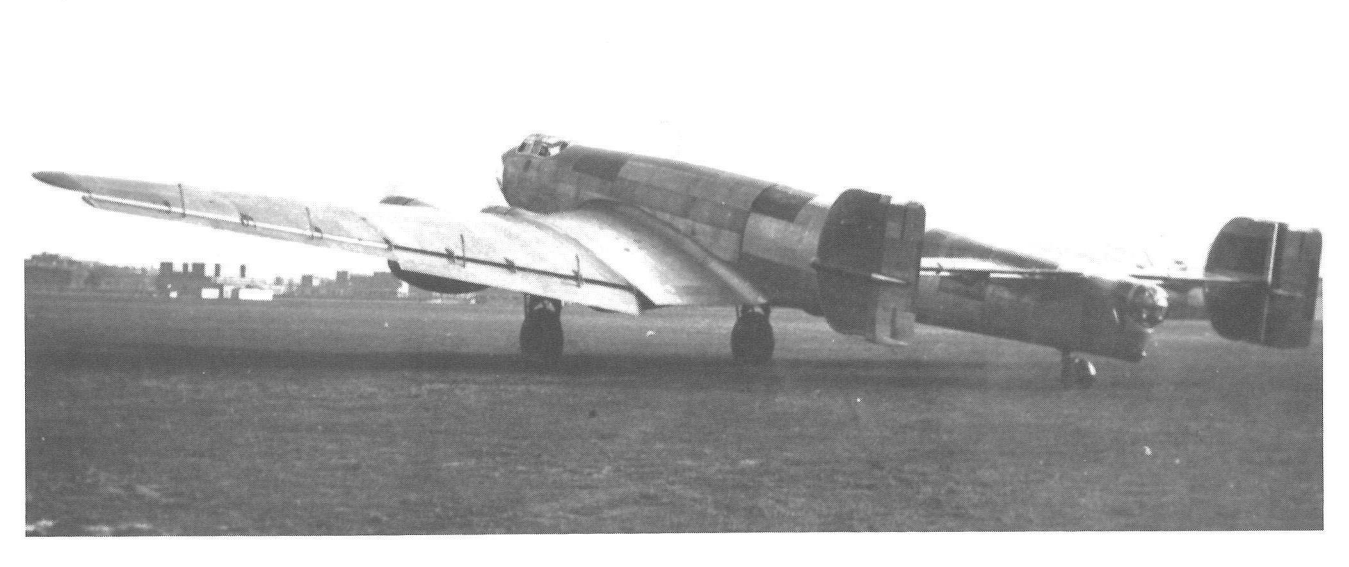
Für den Heckstand der Ju 89 wurde der Einfachheit halber die Kugellafette des A-Standes der Ju 86 verwendet. ▽

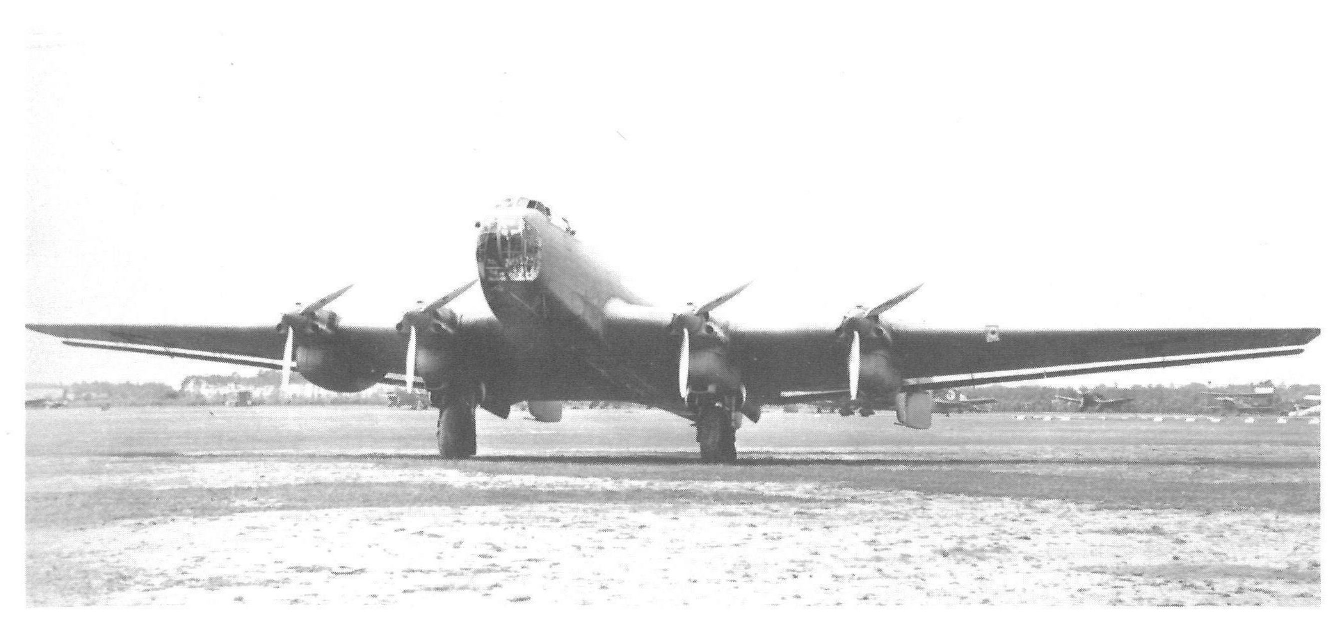


◁ Der vordere Führersitz der Ju 89 V2. Oben links die offensichtlich elektrisch beheizbare Frontscheibe, rechts daneben die ringförmige Halterung für die Linsenlafette mit einem MG 15. Im rechten Teil des Instrumentenbretts sind die vier Sätze Triebwerksüberwachungsgeräte angeordnet, von oben nach unten: Anzeige für Luftschraubenverstellung, Ladedruck und Drehzahl. Vor dem Handrad ist für Versuche eine Gradeinteilung angebaut, um die Größe der Querrudereingabe ablesen zu können.

△ Nur dieses eine Bild einer Ju 89 im Fluge, hier der V1, scheint seinerzeit für die Veröffentlichung freigegeben worden zu sein.

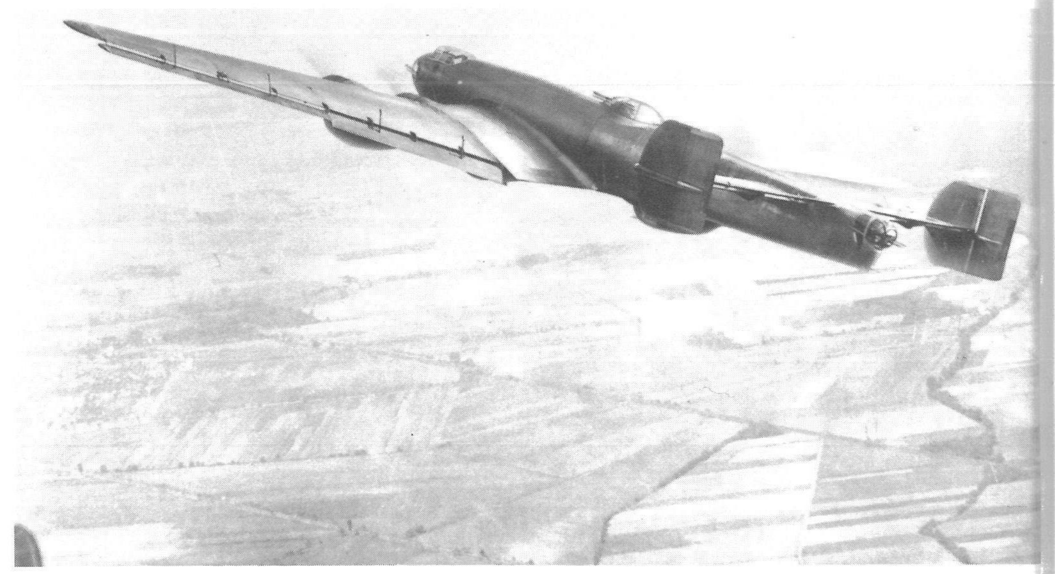






Wenn man keine Flugaufnahme der Ju 89 zur Verfügung hat, dann — macht man sich eine! Hier das ursprüngliche Bild der V1 ... △

... und rechts die daraus gezauberte „Flugaufnahme". Die ausgefahren gebliebene Landeklappe verrät den Schwindel ebenso wie das im Bild links unten gerade noch erkennbare Höhenruderausgleichsgewicht der Ju 87, aus der die für die Photomontage verwendete Hintergrundaufnahme (ohne Flugzeug) gemacht wurde. Die beiden Flugzeuge wären demnach mit entgegengesetzter Flugrichtung aneinander vorbeigeflogen!

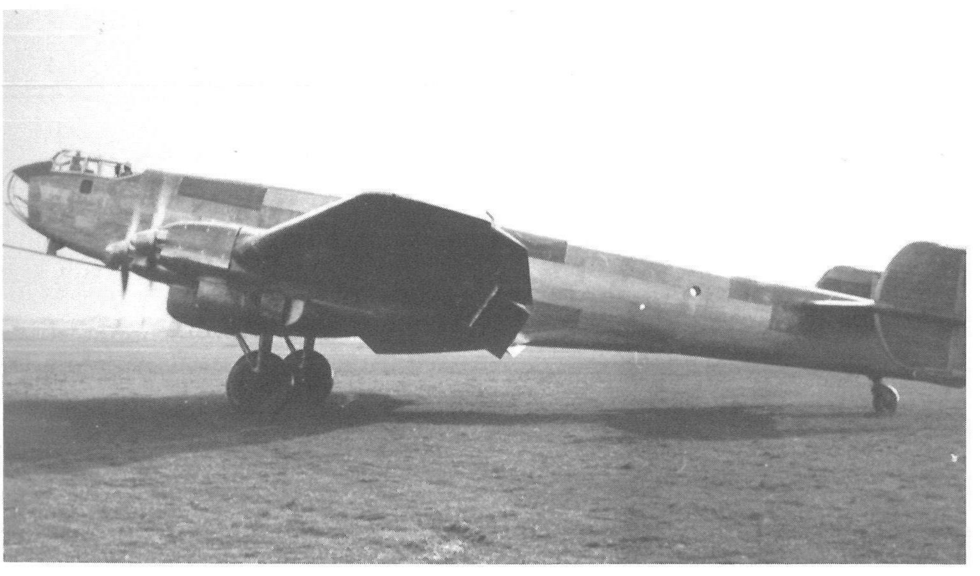


Die Ju 89 V1 ist stets an dem Deckel unter dem vorderen Seitenfenster des hinteren Führersitzes zu erkennen. Das Junkersabzeichen auf den Luftschraubenblättern zeigt, daß es sich noch um Junkerspropeller (Lizenz Hamilton) handelt. ▷

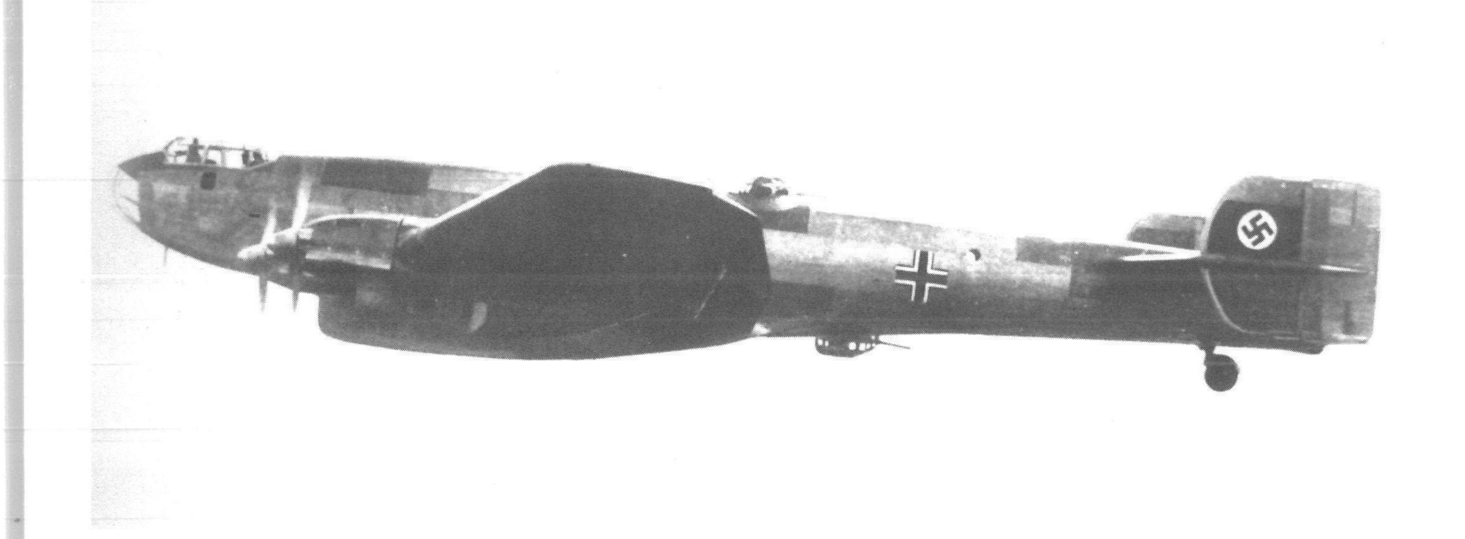


Die Ju 89 V1, nun schon mit angebauten Fahrwerksklappen und mit einem vermutlich hellgrauen Farbanstrich. △

◁ *Noch ein zweites Werk von der Hand desselben Künstlers. Hier das Original*



... und hier die bedenkenlos hergestellte Fälschung mit der zusätzlichen „Bewaffnung" und den aufgemalten Hoheitsabzeichen. Er vergaß lediglich, das voll ausgeschlagene Querruder in Normalstellung zu bringen. Im wirklichen Flug hätte das Flugzeug damit eine prachtvolle Rolle geflogen ... ▽





Startvorbereitungen an der Ju 89 V1. Am rechten Außenmotor sind die Regelklappen für den Luftdurchsatz des Wasserkühlers ganz, am Innenmotor einen Spalt breit geöffnet. Der Mast für die Meßgeräte und die Fahrwerksklappen sind noch nicht angebaut.

Aus der Ju 89 wird die Ju 90

Wenn die eingangs wiedergegebene, aus der Literatur stammende Geschichte stimmen würde, daß Freiherr von Gablenz *nach* dem Beschluß vom 29. April 1937 zur Einstellung der Arbeiten an den beiden Projekten die dritte Ju 89 vor der drohenden Verschrottung bewahrt und der Konstruktionschef von Junkers, Dipl.-Ing. Zindel, ebenfalls erst danach mit der Arbeit an dem neuen Rumpf für das Verkehrsflugzeug Ju 90 begonnen hätte, so müßten die dazu nötigen Tätigkeiten im Konstruktionsbüro, in der Arbeitsvorbereitung, bei der Materialbeschaffung, im Vorrichtungsbau und schließlich bei der Fertigung in einem geradezu atemberaubenden Tempo abgelaufen sein. Denn, genau vier Monate später und ganze zwei Wochen nach dem Erstflug der Ju 89 V2 erhob sich am 28. August 1937 bereits die Ju 90 V1 D-AALU, wieder mit Flugkapt. Kindermann am Steuer und Dipl.-Ing. Gast als Flugversuchsingenieur, in Dessau zum erstenmal in die Luft[25].

Es liegt auf der Hand, daß die Neukonstruktion eines Rumpfes wie der Ju 90, dazu dessen Bau einschließlich der dafür nötigen Lehren und Vorrichtungen sowie schließlich die Änderungen an den angeblich „von der Ju 89 V3 übernommenen" Teilen, niemals in vier Monaten zu bewerkstelligen waren. Selbst wenn das gesamte Konstruktionsbüro dafür eingesetzt worden wäre, was aber wegen der gleichzeitig laufenden und mit viel höherer Dringlichkeit eingestuften Entwicklungen wie Ju 87 und 88 gar nicht möglich war, ist das völlig ausgeschlossen. Es muß demnach sehr viel früher mit den Arbeiten an dem Flugzeug begonnen worden sein, das dann als Ju 90 mit dem Namen „Der große Dessauer" und dem Kennzeichen D-AALU aus der Halle gerollt wurde.



Carl-August Freiherr von Gablenz, damals Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa für den Bereich Flugbetrieb und Technik und gleichzeitig als Major d. R. Kommodore des aus Flugzeugen und Besatzungen der Lufthansa im Mobilmachungsfall aufzustellenden Transportgeschwaders 172.

Die Ju 90 V1 kurz nach Fertigstellung, noch ohne Anstrich. Am Höhenleitwerk sind die außerhalb der Seitenflosse sitzenden Höhenhilfsruder in der Stellung „kopflastig" zu sehen, die an diesem Flugzeug erstmals eingebaut waren. ∇

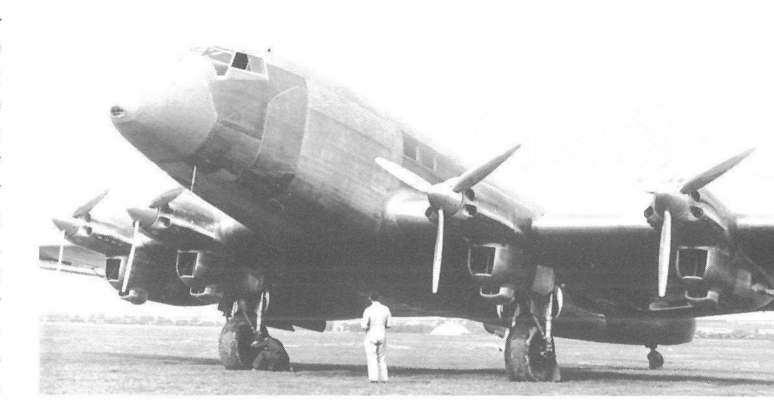
Die Frage nach diesem Zeitpunkt ist leicht zu beantworten. Es war *vor* dem 1. November 1935! Im Flugzeugentwicklungsprogramm des Technischen Amtes (LC) mit Stand von diesem Tag[5] und in der darauffolgenden Ausgabe vom 1. Januar 1936[31] findet sich bei dem Flugzeug Ju 89 V3 bereits die Anmerkung „Verkehrsflugzeug DLH-Ausführung"! In der nächsten Ausgabe, Stand 1. April 1936[32], heißt es bereits „Verkehrsflugzeug Ju 89 V3 = Ju 90" und die Anmerkung lautet „mit *breiterem* Rumpf für D.L.H.". Als Zeitpunkte der Aufgabenstellung bei LC und bei der Industrie aber sind wie bei der Ju 89 und Do 19 der Oktober bzw. der November 1933 angegeben!

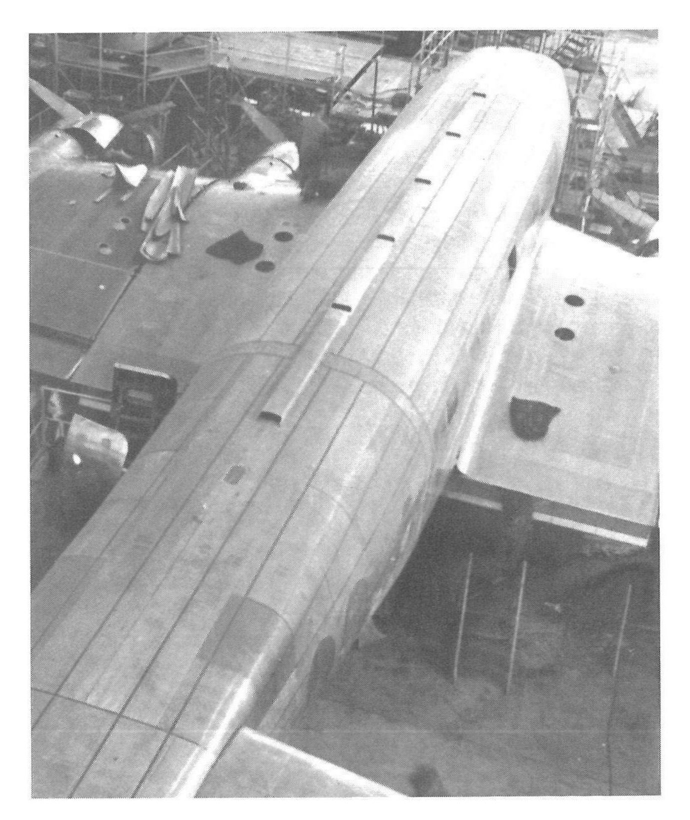
Das heißt aber nichts anderes, als daß bei der Ju 89 (dann Ju 90) nach den gleichen Grundsätzen vorgegangen worden ist, wie sie in der eingangs erwähnten Besprechung vom 18. Februar 1932 im Heereswaffenamt[12] aufgestellt worden waren. Auch bei diesem Flugzeugmuster ist demnach, wie z. B. bei der Do 17, der He 111 und der Ju 86, von Anfang an sowohl eine militärische (mit Vorrang!) als auch eine zivil verwendbare Version *nebeneinander* entwickelt worden. Das bedeutet aber auch, daß die „zivile" Version der Ju 89 von der militärischen zunächst in keinem wesentlichen Punkt abweichen durfte. Sie muß demnach, wie auch die Verkehrsausführungen der drei oben genannten Kampfflugzeugmuster, denselben Rumpf gehabt haben wie ihr militärisches Gegenstück, also mit dem nur von der Größe der einzubauenden Bombenmagazine, nicht aber vom erwünschten Komfort der Passagiere bestimmten schmalen Rumpfquerschnitt. Daß dies wirklich so war, zeigt eine Modellaufnahme aus einem mit „Geheim" eingestuften Bericht von Junkers mit dem Titel „Der heutige Entwicklungsstand der Junkers-Flugzeug- und Motorenwerke" und dem Datum 9. Juli 1936[33]. Die zugehörige Bildunterschrift lautet „Ju 90 — 4motoriges Großflugzeug und Lastenträger". Als Motoren werden DB 600 genannt mit der Möglichkeit, auch BMW 132 Dc oder Jumo 206 zu verwenden.

Wenn man diese Zusammenhänge kennt, dann ist es leicht zu erklären, warum die Ju 89 V2 und die Ju 90 V1 so kurz hintereinander zu ihren Erstflügen haben starten können.

Aber auch die Rolle, die dabei Freiherr von Gablenz gespielt haben dürfte, stellt sich ganz anders dar. Ihm ist offensichtlich das Verdienst zuzuschreiben, die maßgebenden Herren des Technischen Amtes (LC) im Falle der Ju 89 V3 alias Ju 90 V1 zur Abkehr von der 1932 aufgestellten Doktrin[12] bewegt und deren Zustim-

Die Ju 90 V1 kurz vor dem Erstflug in Dessau.





Die Ju 90 V1 in der Fertigung aus ungewohnter Blickrichtung. Die Kanäle mit rechteckigem Querschnitt auf dem Rumpfrücken dienen zur Be- und Entlüftung der Kabine. An der Flügelhinterkante sieht man die halbausgefahrene, unter dem Rumpf durchgehende Spreizlandeklappe.

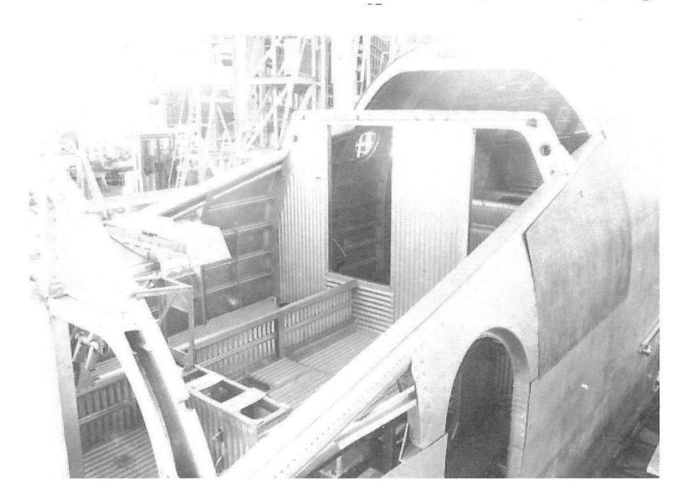


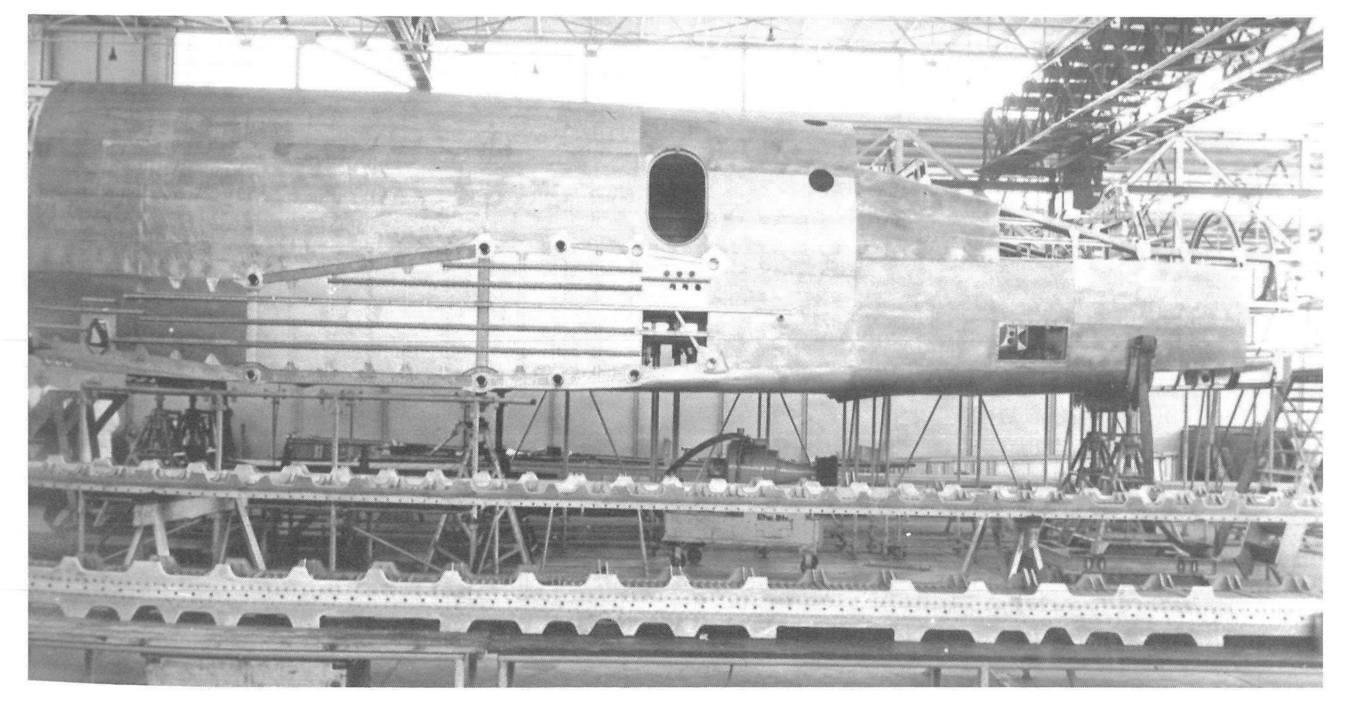
Ein Hauptfahrwerk der Ju 89, das unverändert auch für die Ju 90 V1 übernommen wurde. Wegen des großen Raums in den Gondeln konnten die Räder vollständig eingefahren werden, so daß die Abdeckklappen keinerlei Ausbuchtungen oder gar Ausschnitte brauchten. ▷

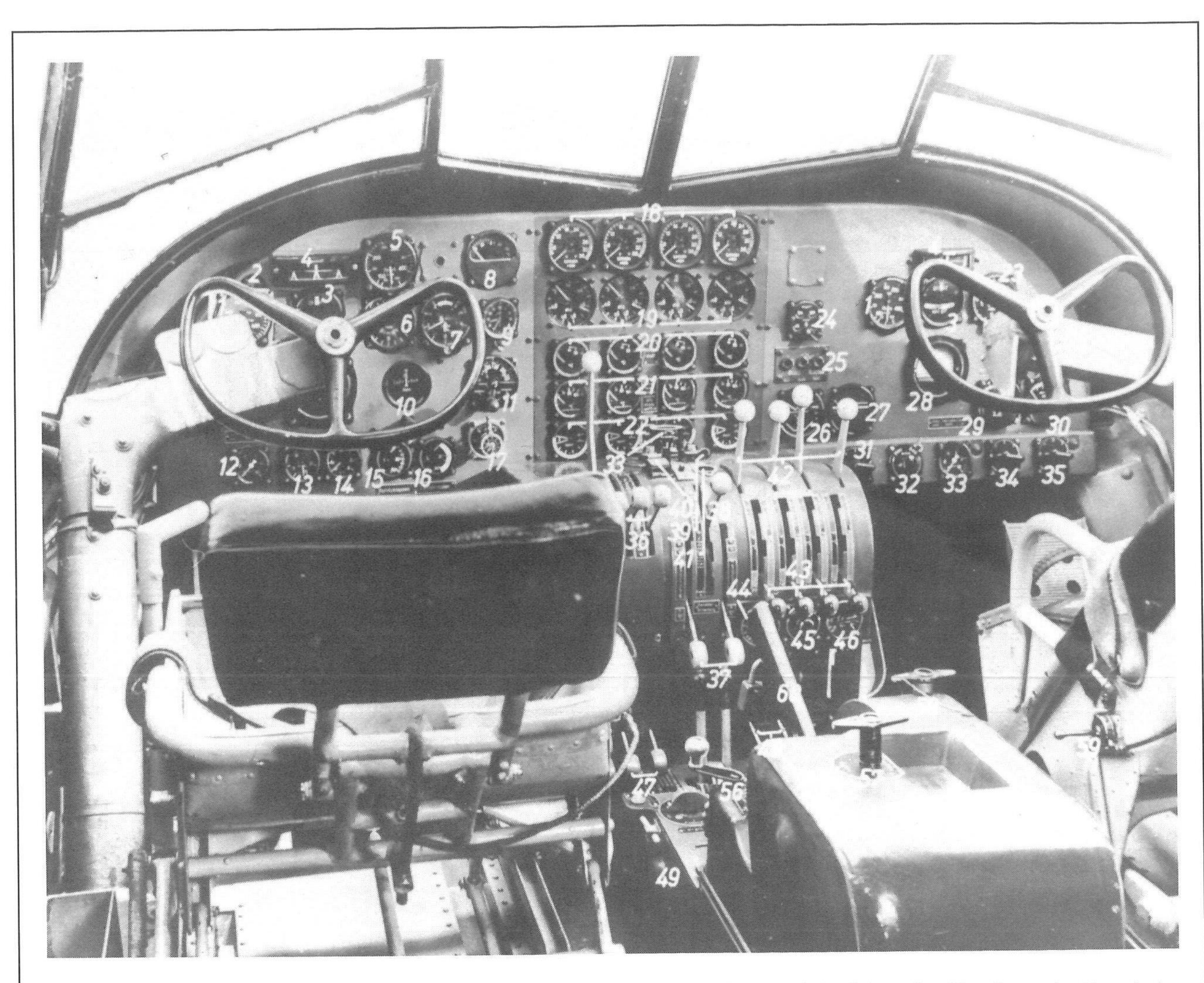
mung zum Vorrang des Passagierkomforts gegenüber etwa immer noch vorhandenen militärischen „Mitverwendungswünschen" erreicht zu haben. Im Falle der Fw 200 muß sein Durchsetzungsvermögen sogar noch höher eingeschätzt werden, denn bei diesem Muster stand wirklich zum erstenmal die ausschließlich zivile Verwendung im Vordergrund. Daß dann später aber beide „echten" Verkehrsflugzeugmuster wieder bei einer rein militärischen Rolle landen würden, konnte damals noch niemand voraussehen.
Wann aber ist dann wirklich die Arbeit an der Ju 90 mit dem endgültigen, breiten Rumpf begonnen worden oder anders gefragt, wann haben die entscheidenden Gespräche zwischen von Gablenz und LC stattgefunden? Als Zeitspanne dafür kommen eigentlich nur der Januar und die ersten Februarwochen 1936 in Betracht. Aus erhalten gebliebenen Unterlagen der Lufthansa ist zu schließen, daß die Entwicklung der beiden viermotorigen Muster Fw 200 und Ju 90 als reine Verkehrsflugzeuge etwa zur gleichen Zeit eingesetzt haben muß. Für die Fw 200 war dies einwandfrei belegbar der Februar 1936. Die W.Nr. für die beiden ersten V-Flugzeuge waren sogar schon am 19. Januar festgelegt worden.
Bei der Ju 90 ist das Datum noch einfacher und sogar genauer zu bestimmen. Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann, damals als Konstrukteur bei Junkers tätig, gibt in seinem Buch „Die Fliege" (S. 219) das Belastungsdiagramm des Konstruktionsbüros für die Arbeit an der Ju 90 V1 wieder. Es zeigt, daß damit schon in den allerersten Tagen des Januar 1936 begonnen worden ist. Noch einige andere interessante Zahlen gehen aus dieser Darstellung hervor. So waren z. B. 41,6% des gesamten Konstruktionsaufwands für die Schaffung des neuen, breiten Rumpfes notwendig, gefolgt von 28,1% für die ebenfalls neue Triebwerksanlage und 14,6% für die Steuerung. Dagegen mußten nur 6,5% für die Anpassung des Tragwerks an die veränderten Gegebenheiten aufgewendet werden.
Warum sich der Entschluß des RLM, die Arbeiten an den beiden militärischen Projekten Do 19 und Ju 89 einstellen zu lassen, auf die Entstehung der zivilen Ju 90 überhaupt nicht auswirken konnte, ist leicht zu erklären. Bereits im Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1. Juli 1936[34] wird das Verkehrsflugzeug Ju 90 völlig getrennt vom Großbomber Ju 89 als eigenes Entwicklungsvorhaben mit zwei Versuchsflugzeugen (V1 und V2) und einer sich anschließenden Nullserie von allerdings nur fünf Flugzeugen geführt. Für alle ist aber, wie auch für die (noch) geplanten neun Maschinen Ju 89, bis dahin als Antrieb einheitlich der DB 600 C vorgesehen.
Die Entwicklung der zivilen Ju 90, die ja nach den obigen Feststellungen bereits begonnen hatte, als Wever noch am Leben war, ist demnach — von der militärischen Entscheidung völlig unberührt — einfach weitergelaufen.
Am Rande interessant ist natürlich die Frage, warum nicht auch bei der Do 19 eine zivile Ausführung mitentwickelt worden ist, was eigentlich nahegelegen hätte. In einem Schreiben vom 14. Dezember 1936[35] berichtete der bereits erwähnte Berliner Dornier-Vertreter Milatz von einem Gespräch, das er auf Wunsch des Firmeninhabers, Claude Dornier, am selben Tag mit Herrn von Gablenz geführt hatte. Es ging dabei um die von der Firma angestrebte Möglichkeit, die vom RLM in der Dringlichkeit bereits stark zurückgestufte und von völliger Streichung bedrohte Do 19 zu retten und noch nachträglich in ein Verkehrsflugzeug umzuwandeln. Herr von Gablenz ließ offensichtlich wenig Interesse daran erkennen und erklärte, daß die Lufthansa sich im Luftverkehr keine Kompromisse mehr leisten könne. (Möglicherweise spielte er damit auf die ein Jahr zuvor erfolgte und mit dem Ergebnis „Für die DLH unbrauchbar" abgeschlossene Erprobung der Do 17 an, Anm. d. Verf.) Auf den Hinweis von Milatz, daß es sich bei dem von Dornier vorgeschlagenen Entwurf keineswegs um einen Kompromiß, sondern um eine vollwertige Verkehrsmaschine nach den letzten raum- und ausstattungsmäßigen Forderungen der Lufthansa handele, erklärte von Gablenz, „daß die DLH bereits zwei rein zivile Entwicklungen viermotoriger Landflugzeuge laufen habe, eben die Ju 90 und dann die Fw 200, die ebenfalls demnächst mit modernen Motoren herauskämen. Er bedauerte außerdem, daß Dornier erst so spät zu diesen Überlegungen gekommen sei. Den beiden Herren von der Technischen Entwicklung (TE) der DLH, Dr. Rudolf Stüssel und Porger gegenüber, die etwa 1½ Jahre vorher zu Gesprächen über genau diesen Vorschlag nach Friedrichshafen gefahren wären, hätte man damals eine zivile Parallelentwicklung zur militärischen Do 19 strikt abgelehnt. Deshalb sei der Plan weder beim RLM noch bei der Lufthansa weiter verfolgt worden".
Die hier wiedergegebenen Projektzeichnungen aus dem Dornier-Archiv zeigen, daß diese zivile Do 19 ein recht ansprechendes Verkehrsflugzeug abgegeben hätte.
Die Entwicklungsprogramme von GL/C geben auch Auskunft über die dann tatsächlich für die beiden Ju 89 und für die Ju 90 V1 verwendeten Motoren. Während die zwei militärischen Flugzeuge, wie bereits erwähnt, DB 600 C erhielten, wurden in die zivile Ju 90 DB 600 der Ausführung A eingebaut, mit einer Startleistung von 1050 PS[5,31,32]. Ein Jumo 211, der in einem Dokument[33] als für die Ju 89 V1 vorgesehen genannt wird und gelegentlich (fälschlicherweise) von der Literatur als tatsächlich in dieses Flugzeug, aber auch in die Ju 90 V1, eingebaut kolportiert wird, war damals noch gar nicht fertig. Die Fertigstellung des ersten Motors dieses Baumusters im Werk Köthen meldet die Junkers-Chronik[36] für den 23. November 1937! Und der Bericht der Prüfstelle für Luftfahrtgerät (PfL) über den abgeschlossenen 10-Stunden-Prüfstandslauf dieses ersten Jumo 211 A, Baureihe 1, trägt

Dieses Rumpfvorderteil wirft viele Fragen auf: Die Öffnung für das Führerraumdach ist wesentlich länger als bei V1 und V2 und dann sind vor dem Spant für das vordere Instrumentenbrett drei weitere, oben etwa kreisrunde Spanten zu sehen, wie sie nur für einen geschlossenen Bug sinnvoll wären. Das viereckige Fenster vorne unten und die zwei runden Luken hinter dem Dachausschnitt sind weder bei der V1 noch bei der V2 vorhanden. ▽

Auch auf diesem Bild sind gegenüber sowohl der Ju 89 V1 als auch der V2 erhebliche Unterschiede festzustellen, wie z. B. die bei beiden nicht vorhandenen Einstiegsluken in der linken Seitenwand. Ob es sich möglicherweise um den ursprünglichen, noch schmalen Rumpf für die Ju 89 V3, also die Zivilausführung für die Lufthansa, gehandelt haben könnte? Auch hier ist die weitgehende Verwendung des bewährten Wellblechs gut zu erkennen. ▷



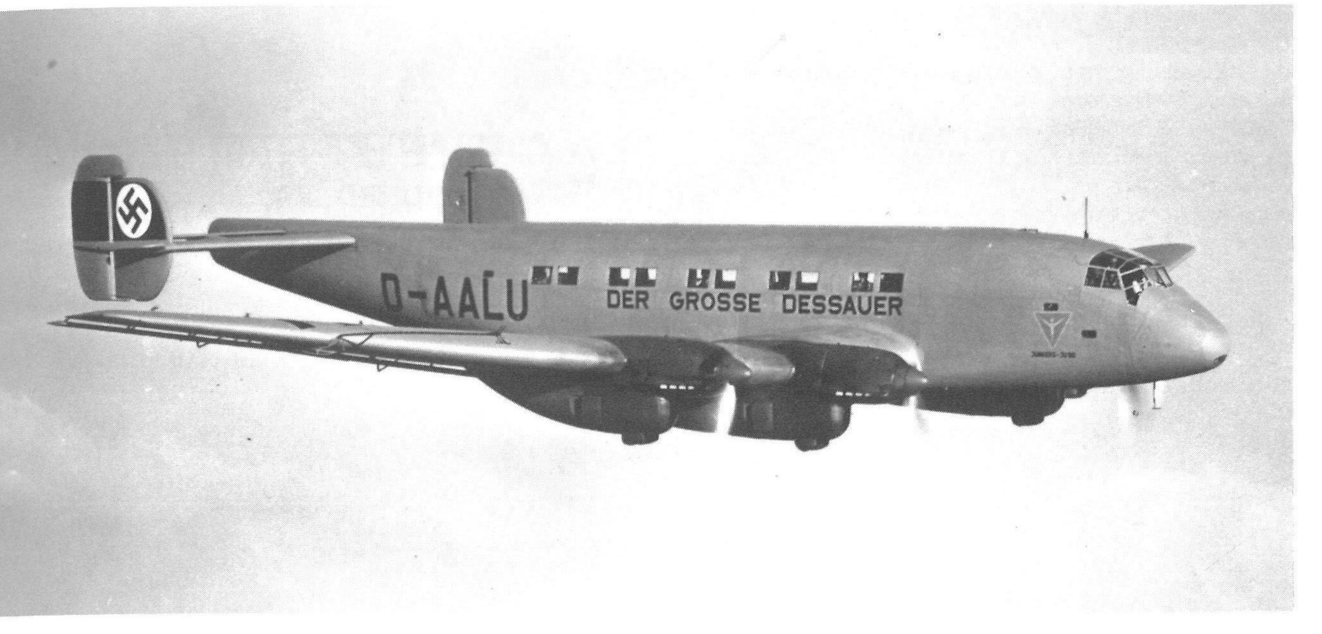


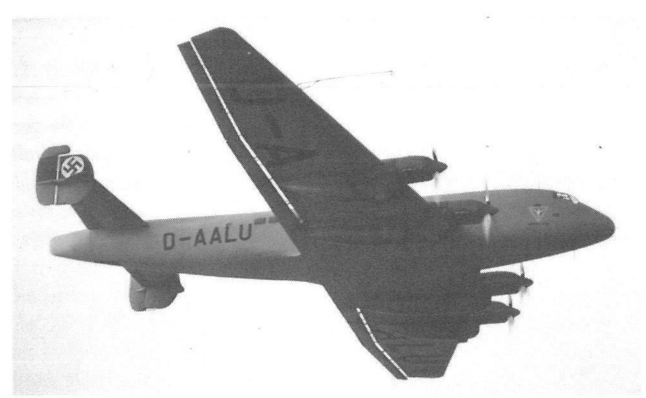


Der Führerraum einer Ju 90 mit seiner Instrumentierung. Mit Hilfe der Zahlen und der folgenden Liste kann der Zweck der einzelnen Geräte und Bedienorgane bestimmt werden.

Erläuterungen zur Führerraumausstattung:

1. Fahrtmesser
2. Schauzeichen f. Düsenheizung
3. Wendezeiger
4. Kompaßkursgeber
5. Fahrtmesser
6. Variometer
7. Höhenmesser
8. Außenlufttemperatur
9. Borduhr
10. Zielfluggerät
11. Kursgeber
12. Druckanzeige f. Radbremsen
13. Sogluftanzeige f. Horizont
14. Druck f. Landeklappenverstellg.
15. Stellungsanzeige Spreizklappe
16. Stellungsanzeige Landeklappen
17. Empfindlichkeitsregler
18. Drehzahlmesser
19. Ladedruckanzeige
20. Öltemperaturen
21. Wassertemperaturen
22. Kraftstoffdruckanzeige
23. Variometer
24. Verriegelungsanz. f. Fahrwerk
25. Spornverstellung
26. Stellungsanzeige Fahrwerk
27. Schmierstoffmengenanzeige
28. Horizont
29. Anzeige Reisekraftstoffinhalt
30. Anzeige Abflugkraftstoffmenge
31. Motorgleichlaufschalter
32. Beleuchtungsregler
33. ?
34. Schalter f. Tankanzeige
35. wie 34
36. Normalgashebel
37. Kraftstoffschnellablaß
38. Behälterschaltg. Kraftstoff
39. Zündschalter
40. Anlaßschalter
41. Netzausschalter
42. Kraftstoffhandpumpe
43. Brandhahnschalter
44. Druck f. Brandschutz
45. wie 32
46. Druck Feuerlöschanlage
47. Flügelnasenenteisung
48. Brandschutz
49. Schaltpult
50. Luftschraubenstellung
51. Luftschraubenverstellung
52. wie 32
53. Landescheinwerferschalter
54. Luftschraubenverstellung
55. Umschalthahn f. Sogluft
56. Trimmbetätigung
57. Betätigung Spreizklappe
58. Fahrwerksnotbetätigung
59. Anschnallgurteverstellung
60. Betätigung Landeklappen









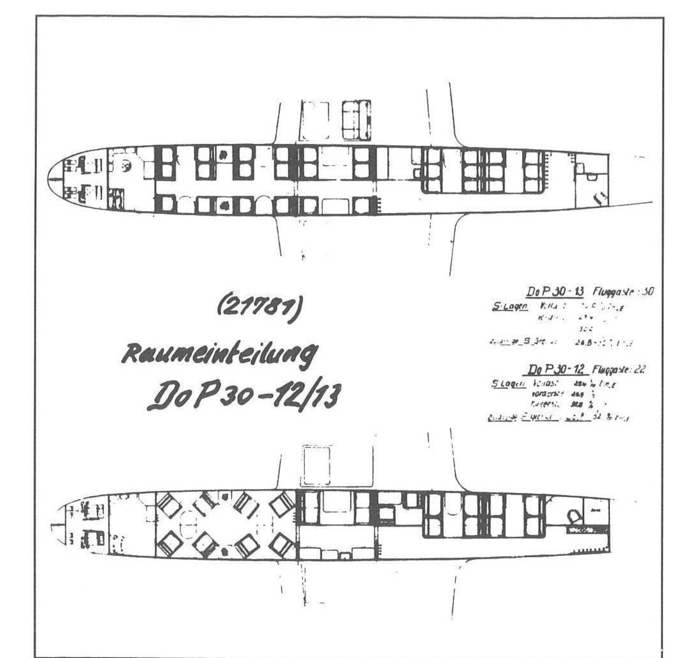
△△ Eine Flugaufnahme der V1, welche die Bemalung und die Beschriftung erkennen läßt.

△◁ Die Form der Junkers-Doppelflügel bei Querruder und Landeklappen ist hier gut zu erkennen.

△▷ Flugaufnahme der V1 während der Vorstellung für die Presse.

Die Anordnung der Buchstaben des Kennzeichens auf der Flügeloberseite unterstreicht die starke Pfeilung des Tragwerks.

das Datum vom 14. Februar 1938[37].
Unmittelbar anschließend an den Erstflug der Ju 90 V1 begann deren Erprobung, die parallel zu der weiterhin fortgesetzten der beiden Ju 89-Flugzeuge verlief.
Schon am 13. September 1937[36] wurde die Ju 90 V1 in Dessau der Presse vorgestellt, welche sich von dem Flugzeug sehr beeindruckt zeigte.
Auch eine ganz abseits ihres eigentlichen Zwecks liegende Rolle hatte die V1 kurz danach zu spielen. Sie war Star des zum großen Teil bei Junkers in Dessau gedrehten TOBIS-Spielfilms „Die kleine und die große Liebe", mit Jenny Jugo, Gustav Fröhlich und Rudi Godden. Die als Statisten mitwirkenden Junkers-Flugversuchsleute hatte man zu diesem Zweck in Phantasieuniformen gesteckt, wie das bei der Gelegenheit aufgenommene Gruppenbild zeigt.
Zum erstenmal an einem Zivilflugzeug war bei Junkers an einer Ju 86 durch den Leiter des Flugversuchs, Dipl.-Ing. Reginald Schinzinger, zusammen mit Flugkapt. Kindermann, das Schwingungsverhalten einzelner Bauteile im Fluge untersucht worden, um das gefürchtete „Flattern" wirksam verhindern zu können, dem schon viele Flugzeuge zum Opfer gefallen waren. Dasselbe wurde nun an der Ju 90 V1 gemacht, allerdings mit einer erheblich aufwendigeren Methode. Durch kleine, in den Rudern untergebrachte und elektrisch angetriebene Unwuchterzeuger wurden bei stufenweise gesteigerter Geschwindigkeit künstlich Schwingungen herbeigeführt und deren Abklingen, also die erwünschte Dämpfung, beobachtet. Nachdem am 6. Februar 1938[25] im Bahnneigungsflug bis zu einer Fahrtanzeige von 400 km/h festgestellt worden war, daß die Schwingungen einwand-



Zwei mögliche Sitzanordnungen für 30 bzw. 22 Fluggäste für die unter der Projektnummer 21781 und der Bezeichnung Do P 30 laufende Zivilausführung der Do 19. △

Die eindrucksvolle Größe der V1 zeigt sich im Vergleich mit dem Raupenschlepper. ▽





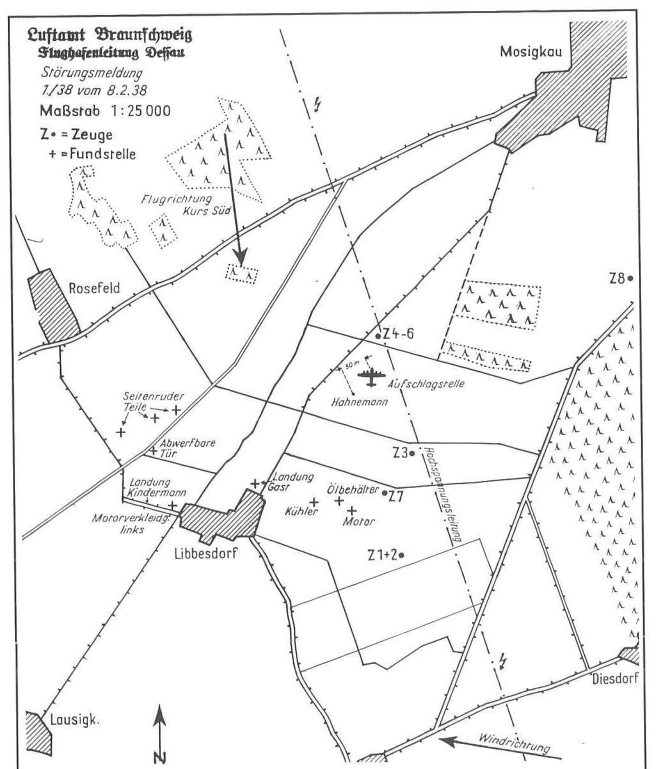
frei gedämpft sind, sollte am nächsten Tag der Bereich noch etwas darüber hinaus erweitert werden. Wegen Versagens der Regeleinrichtung für die Schwingungserreger konnte nicht ausbleiben, daß Ruderflattern nun wirklich eintrat, so daß Teile des Flugzeugs abrissen und wegflogen. Während es Flugkapt. Kindermann und Dipl.-Ing. Gast gelang, mit dem Fallschirm das Flugzeug zu verlassen[38], fand das dritte Besatzungsmitglied, der Flugversuchsingenieur Alfred Hahnemann, den Tod.
Die bekannte Luftfahrt-Fachzeitschrift „Interavia" hängte an die Meldung von dem Unfall folgenden Kommentar an: „Man wird mit Interesse abwarten, welche Folgerungen die zuständigen deutschen Stellen aus diesem bedauerlichen Unfall ziehen und ob sie derartige Versuche am fliegenden Flugzeug mit Einsatz von Personal und Material weiterhin vertreten werden. Die offiziellen Vorschriften sehen wohl Flugerprobungen mit Übergeschwindigkeit, aber nicht mit zusätzlicher, künstlicher Schwingungserregung vor. Versuche der letzteren Art am fliegenden Flugzeug (deren Bedeutung insbesondere für Militärflugzeuge groß ist) werden von den Junkers-Werken seit einigen Jahren planmäßig durchgeführt; damit sollen alle im praktischen Betrieb möglichen Erregerkräfte wie Luftböen oder vom Triebwerk ausgehende Erschütterungen nachgeahmt und auf ihren Einfluß im gesamten Bereich der Fluggeschwindigkeit untersucht werden[39]."
Bei der Bewertung dieses Unfalls darf aber nicht vergessen werden, daß zum Zeitpunkt der Störung die normale Höchstgeschwindigkeit bereits um rund 25% überschritten war. Zweck der Versuche war es ja nachzuweisen, daß die Sicherheit der Konstruktion auch bei Flugzuständen außerhalb des normalen Bereichs gewährleistet ist, was die Erprobung zweifelsfrei ergeben hatte. Dennoch war der Ruf des Flugzeugmusters durch diesen Absturz geschädigt, wenn auch völlig ungerechtfertigt.
Mit der Ju 89 V1 wurden in der Zeit zwischen dem 30. Juni und dem 2. September 1938 die infolge des Absturzes der Ju 90 V1 nicht abgeschlossenen Schwingungsmessungen im Fluge fortgeführt und ohne besondere Vorkommnisse beendet. Allerdings wurde dabei die Geschwindigkeit in wesentlich kleineren Schritten erhöht als vorher bei der Ju 90 V1 und die Grenzgeschwindigkeit von 400 km/h nicht mehr überschritten[28].

Begleitet von Göring und Udet wurde im Januar 1938 der Chef der argentinischen Heeresluftfahrt, General Verdaguer, mit der Ju 90 V1 von Dessau nach Jüterbog-Damm gebracht, wo er die dort liegende II./JG.132 besichtigte.

Die Ju 90 V1 als Star des TOBIS-Spielfilms „Die kleine und die große Liebe". In der Mitte (weiße Mütze) Flugkapt. Kindermann, rechts neben ihm Flugversuchsingenieur Preuschen. Die Dame ist Jenny Jugo, neben ihr der Regisseur und links (in Uniform) Rudi Godden. ▽







Das Ende des als „Der grosse Dessauer" bezeichneten Flugzeugs am 7. Februar 1938 beim Ort Libbesdorf, unweit von Dessau.

Die weiteren Versuchsflugzeuge Ju 90 V2, V3 und V4

Obwohl das Flugzeugmuster Ju 90 klar erkennbar vor allem für die Verwendung bei der Lufthansa entwickelt wurde, trug die Kosten dafür und für den Bau der ersten drei Versuchsflugzeuge (V1 bis V3) wie üblich ausschließlich das RLM. Den Auftrag für deren Lieferung erhielt Junkers am 21. Juli 1937.

In Absprache mit dem RLM war vorgesehen, die Ju 90 V1, W.Nr.4913 (D-AALU), der DLH ab Januar 1938 für eine technische 100-Stunden-Erprobung zur Verfügung zu stellen. Ein Kauf des Flugzeugs kam sowieso nicht in Frage, weil die eingebauten Motoren DB 600 für zivile Verwendung nicht freigegeben wurden. Jeweils einen Monat später, so die Planung, sollten die bereits mit dem für die Serie gewählten Motor BMW 132 H/1 ausgerüsteten Flugzeuge V2 und V3 ebenfalls zur Erprobung bereit sein. Dafür standen zum Einbau vorerst aber auch nur Versuchsmotoren zur Verfügung (V 83 bis V86). Der erste wirkliche BMW-Serienmotor war dann im Mai zum Einbau in die V2 bereit.

Diese ganze Zeitplanung, die schon vorher nicht hatte eingehalten werden können, wurde durch den Verlust der V1 vollkommen über den Haufen geworfen.

Der Erstflug der V2 (W.Nr.4914) hatte zwar bereits am 2. Dezember 1937 stattgefunden, wiederum mit der Besatzung Kindermann/Gast[25], aber die durch das neue Triebwerk erforderliche Ergänzungserprobung und die aufgrund der Ergebnisse der ersten Versuchsflüge sich als notwendig erweisenden Änderungen und Umbauten verzögerten den Ablauf nach Plan immer mehr. Hinzu kam dann auch noch die Fortsetzung der Flugversuche, die mit der V1 bis zu deren Absturz nicht hatten abgeschlossen werden können. So konnte das Flugzeug V2 von Junkers erst am 5. Mai 1938 zur Erprobungsstelle Rechlin überführt werden, wo — offensichtlich im Auftrag der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) — die Musterprüfung durchgeführt wurde. Nachgeflogen wurde die Maschine dabei durch Carl Francke von der E-Stelle. Nach dem erfolgreichen Abschluß (11. Mai) und einer Vorführung für den Aufsichtsrat von Junkers am 16. Mai überzeugte sich zwei Tage später auch Freiherr von Gablenz selbst von ihren Eigenschaften[25]. Am 26. Mai 1938 ging sie dann als D-AIVI zur 100-Stunden-Erprobung an die Lufthansa, mit welcher Aufgabe Flugkapt. Robert Untucht, Chefpilot der Abteilung Technische Entwicklung (TE) der DLH, zusammen mit dem Flugversuchsingenieur von TE, Dipl.-Ing. Alfred Sudek, beauftragt worden war. Bei der Übergabe trug das Flugzeug bereits den Schriftzug „Preussen", obwohl bis Anfang Mai noch der Name „Sachsen" dafür vorgesehen gewesen war.

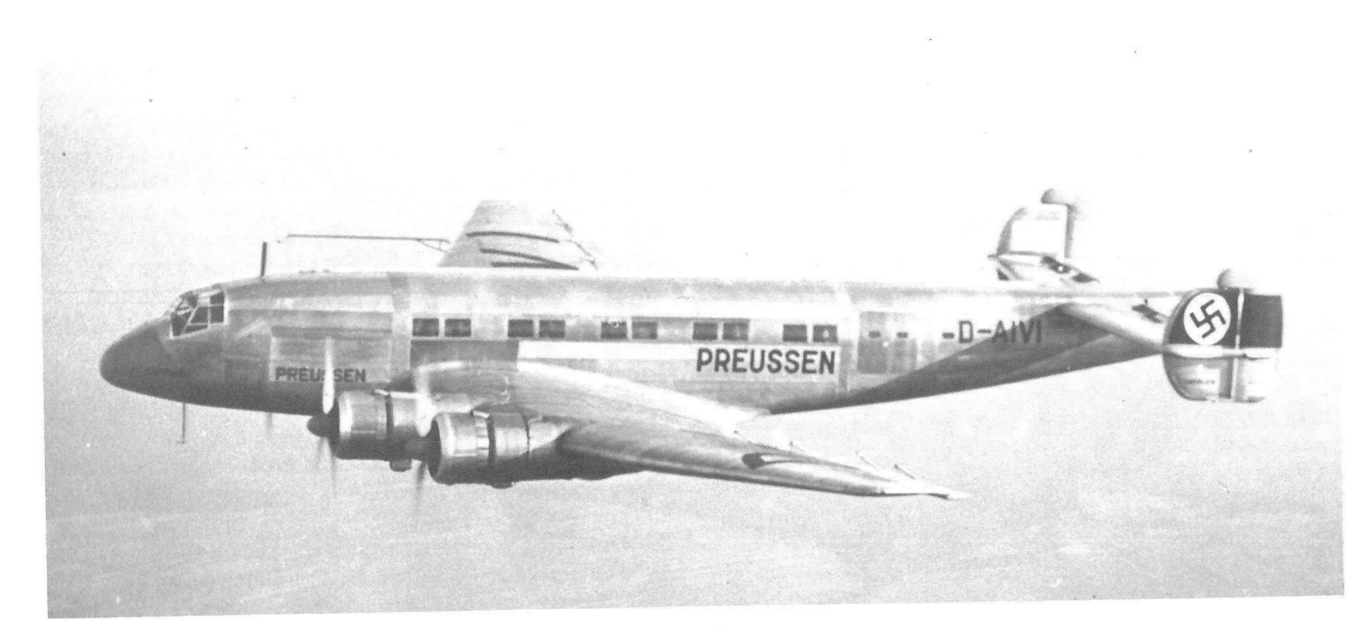
Da ein Streckeneinsatz mit Passagieren noch nicht in Frage kam, war es möglich, Versuche und die Arbeiten zur Beseitigung einiger noch vorhandener Mängel an der Heizungs- und Belüftungsanlage nebenher weiterzuführen. Gleichzeitig konnten die mitfliegenden Junkers-Mitarbeiter, vor allem Dipl.-Ing. Gast, die Leistungen messen. Die Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h sowie die Feststellung, daß mit nur zwei Motoren bei einem Fluggewicht von 22.400 kg noch eine Höhe von etwa 700 m gehalten werden konnte, waren zwei der Ergebnisse. Dipl.-Ing. Gast war bei der gesamten Erprobung dabei[25]. Insgesamt wurden dabei etwa 104 Stunden geflogen, bis die Maschine Ende Juni 1938 nach Dessau zurückgebracht wurde. Die sich anschließenden Wochen und Monate wurden benutzt, um immer noch vorhandene oder während der Erprobung neu entdeckte Beanstandungen, insbesondere an Heizung und Belüftung, zu beheben, aber auch, um die Innenausstattung, z.B. durch den Einbau der Bordküche, zu ergänzen. Hinzu kam eine Reihe von Versuchen, jetzt in der Zuständigkeit des Flugversuchsingenieurs Dipl.-Ing. Anton Endres[40], welche der Vorbereitung für einen von Junkers geplanten Flug nach Südamerika dienten. Zu diesem Flug, der bis in die argentinische Hauptstadt Buenos Aires führen und gleichzeitig zur Erprobung unter tropischen Verhältnissen dienen sollte, startete die V2 am 21. November 1938 von Dessau aus. Die vorwiegend von der DLH gestellte



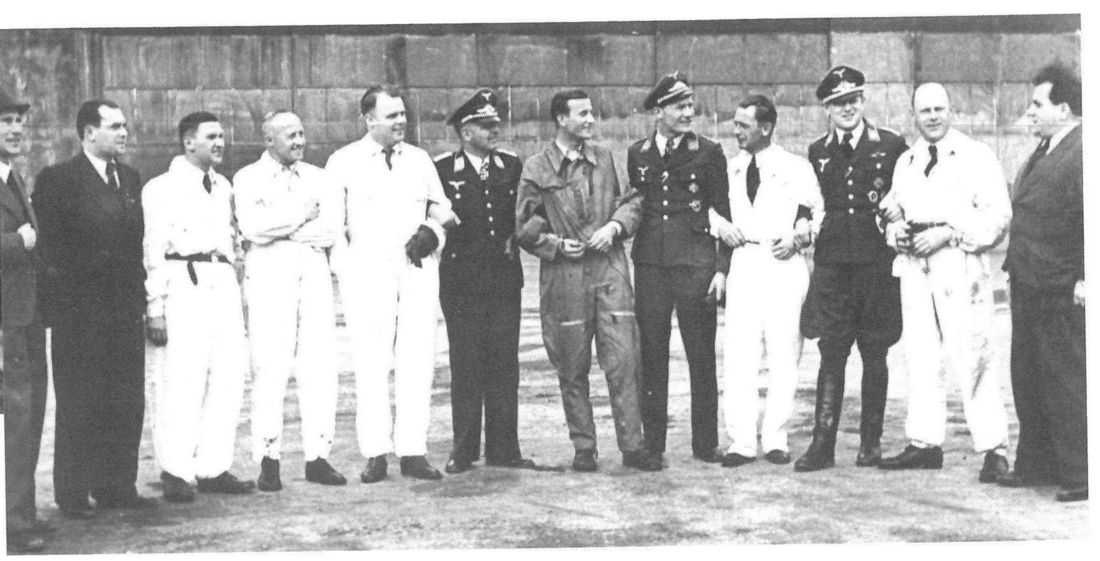
Ein schönes Flugbild der V2, möglicherweise aufgenommen beim Erstflug am 2. Dezember 1937. Die Beschriftungen entsprechen den ursprünglichen Wünschen der DLH. ▷



Das Flugzeug W.Nr.4914 in der Fertigung. Die Verwendung von luftgekühlten BMW 132 anstelle der wassergekühlten DB 600 A der V1 bringt beträchtliche konstruktive Veränderungen mit sich. ▽



Die Ju 90 V2 „Preussen" bei einem ihrer ersten Flüge. Das Flugzeug, das bis zu seinem Absturz metallblank blieb, trägt noch die DLH-Aufschriften.



◁ Die maßgebenden Junkers-Männer bei einem Besuch von Werner Baumbach in Dessau, etwa 1942. Von links Dipl.-Ing. Zindel, Flugkapt. Kindermann, Dipl.-Ing. Joop und Bormann (beide FVI), Flugkapt. Pancherz, Major Blödorn, Flugkapt. Holzbaur, Hptm. Baumbach, Flugkapt. Matthies, unbekannt, Dipl.-Ing. Wendt (FVI) und Prof. Dr.-Ing. Hertel.



Besatzung bestand aus den Flugkapitänen Robert Untucht und Joachim Blankenburg, dem Oberfunkermaschinisten Kurt Gillwald, dem Flugzeugfunker Theodor Sager und dem Junkers-Flugmaschinisten Heinrich Lardong. An Bord waren außerdem noch zehn Fachleute, von BMW (Dipl.-Ing. Karl Pfäfflin und Ing. Fritz Hasenmüller), von Junkers (Dipl.-Ing. Schinzinger als Erprobungsleiter, Dipl.-Ing. Hansen, Dipl.-Ing. Arthur Fessler und Flugmaschinist Thieme) und vom RLM (neben Fl.Stabsing. Heinrich Schwendler die Kapitäne z.See Ewald Andrae, Alfred Benthin und Walter Sutter). Die letzteren drei, die von der Erprobungsstelle (See) Travemünde kamen, waren wohl für die Navigation während der Atlantiküberquerung zuständig gewesen[41].
Die Strecke führte über Marseille und Las Palmas nach Dakar, von wo ein Abstecher nach Bathurst vorgesehen war. Nach dem Start am Morgen des 26. November in Dakar und nach einem mehrstündigen Flug ins Landesinnere landete die „Preussen" gegen 11 Uhr in Bathurst, wo sie bis zum Nachmittag stehen blieb.

In der Flugversuchsabteilung Dessau bei einer Besprechung: Der Versuchsleiter Schinzinger (sitzend) mit den FVI Gast (neben ihm) und Wendt (in Kombination).



Flugkapitän Robert Untucht, Chefpilot der Abteilung TE/Vs der Lufthansa, hier am Steuer der Junkers G 38.

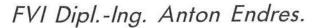
Die V2 während der Streckenerprobung auf einem deutschen Flughafen. ▽

bei diesem Flugzeug zusätzlich direkt in die Kraftstoffbehälter eingebauten elektrischen Hilfspumpen möglicherweise nicht eingeschaltet. Bereits einige Tage vorher, bei einem Start in Las Palmas, waren sie ebenfalls nicht eingeschaltet gewesen. Auch dort war kurz nach dem Abheben der Kraftstoffdruck am selben Motor abgesunken und dessen Leistung hatte nachgelassen. Nach dem Einschalten der Hilfspumpen war er aber schnell wieder da gewesen. Durch geringfügiges Zurücknehmen der Leistung der Motoren auf der anderen Seite hatte dort das Flugzeug vom Abdrehen nach links abgehalten werden können. Beim nächsten Start in Dakar, wo die Pumpen von Anfang an eingeschaltet gewesen waren, hatte es keinerlei Schwierigkeiten gegeben. In Bathurst aber, wo das Flugzeug über Mittag mehrere Stunden in der prallen Sonne gestanden hatte, war der Start nach Ansicht der Überlebenden ohne das sonst übliche Abbremsen und wieder ohne Einschalten der Hilfspumpen gemacht worden[43].
Wie bereits in Las Palmas[44] hatte auch diesmal der linke Außenmotor im ungünstigsten Augenblick an Leistung verloren. Das Flugzeug war daraufhin nach links von der Startrichtung ab-



Beim Start zum Rückflug nach Dakar noch am selben Tag stürzte dann das Flugzeug gegen 16.30 in Bathurst nach Berührung einer Palme am Rande des Flugplatzes ab, zerschellte am Boden und verbrannte[42]. Nur vier der Insassen konnten verletzt geborgen werden. Es waren die Junkersleute, die im hintersten Abteil gesessen hatten. Von ihnen starb aber der schwerverletzte Ingenieur Fessler elf Tage später auch noch, genau an seinem Geburtstag.
Die Toten wurden zuerst in afrikanischer Erde zur Ruhe gebettet, später aber nach Deutschland überführt und dort am 5. Januar 1939 in Hamburg-Ohlsdorf beigesetzt. Noch heute gedenken alljährlich an ihrem Grabe (siehe Bild) ehemalige Lufthanseaten der Opfer, die der Aufbau des deutschen Luftverkehrs in großer Zahl bis 1945 gefordert hat.
Als wahrscheinliche Ursache des Unfalls ermittelte die daraufhin nach Bathurst entsandte Kommission unter Leitung von Fl.Stabsing. Dr. Krüger von der LIn 5 (Inspektion für Flugsicherheit und Gerät) des RLM[42], daß der linke Außenmotor während des Starts, wohl wegen Dampfblasenbildung in den Kraftstoffleitungen, ausgefallen war. Dabei waren die für diesen Flug und vorerst nur





FVI Dipl.-Ing. Anton Endres.



Die an der Bereitstellung der V2 für den Afrikaflug beteiligte Junkersmannschaft: Der Mann in der hellen Kombination etwas rechts von der Mitte ist der Flugzeugprüfer Fritz Müller, im Ledermantel links neben ihm der später beim Absturz ums Leben gekommene Flugmaschinist Heinrich Lardong. △

Nächtliche Vorbereitungen für den Abflug am 21. November 1938. Neu hinzugekommen ist der Landescheinwerfer unter dem Rumpfbug. Unter den Motoren die großen Ölkühler, die schon bei der Ju 89 V2 und der Ju 90 V1 verwendet worden waren und die für den Tropeneinsatz benötigt wurden. ▽



gekommen, hatte nicht genug Höhe gewonnen und schließlich eine etwa 170 m links der Startrichtung stehende einzelne Palme gestreift. Unmittelbar danach war es — nach kurzem Hochziehen — über den linken Flügel abgestürzt und in Flammen aufgegangen.
Wenn auch als Hauptursache des Unfalls Unzulänglichkeiten im Bereich der Kraftstoffversorgung gefunden worden waren, so mußte doch festgestellt werden, daß sich auch gewisse flugmechanische Eigenschaften ausgewirkt hatten, die von der Konzeption des Flugzeugs selbst herrührten. Insbesondere hatten sich Fragen zur Wirksamkeit von Quer- und Seitenrudern gestellt. Ein Motorausfall, selbst im ungünstigsten Augenblick des Starts, durfte, noch dazu bei einem viermotorigen Flugzeug, niemals zu irgendeiner Beeinträchtigung der Steuerbarkeit um die Hochachse führen. So lautete auch eine der Empfehlungen, welche die Untersuchungskommission in ihrem Bericht aussprach, daß dieses Problem (Steuerbarkeit um die Hochachse bei geringer Fahrt und bei Ausfall eines Außenmotors) sorgfältig untersucht werden müsse[42].
Eine unzureichende Wirkung der Querruder hatte fast zur gleichen Zeit, am 17 November, Flugkapt. Hugo Wiskandt mit der V3 auf einem normalen Linienflug mit Passagieren von Wien nach Berlin zu spüren bekommen, als er nach einem Kolbenbruch im linken Außenmotor zum Landeanflug eine leichte Linkskurve, also über den stehenden Motor, fliegen mußte und volles Gegenquerruder brauchte; um die Zunahme des Querneigungswinkels zu verhindern[45].
Zur Behebung dieser Schwächen des Flugzeugs unternahm die Firma in den folgenden Monaten alle Anstrengungen. Die Auswirkungen des Ausfalls eines Außenmotors, der Start mit nur drei Motoren, die Wirksamkeit der Querruder, die entstehenden Schiebewinkel und die gesamten Flugeigenschaften bei diesen Flugzuständen wurden vom 24. November an zunächst mit der V4, vom 14. Januar 1939 an auch mit der V3 untersucht[25,40]. Der neuerliche Schaden aber, den das Ansehen des seiner Zeit weit vorauseilenden Entwurfs durch den Absturz eines weiteren Versuchsflugzeugs erlitten hatte, war nicht wieder gutzumachen.
Das Flugzeug V3, das rund ein halbes Jahr nach der V2 fertig geworden war, trug die W.Nr.4915 und das Kennzeichen D-AURE. Anstelle des ursprünglich vorgesehenen und sogar schon aufgemalten Namens „Württemberg" erhielt es bei der Taufe den Namen „Bayern". Den Erstflug hatte am 23. Juni 1938 die Besatzung Flugkapt. Hesselbach/ Dipl.-Ing. Gast[25] gemacht. Obwohl die V3 schon am 16. Juli von der DLH offiziell übernommen worden war, wurde sie erst zwei Tage später, nach Beendigung der Werksflugversuche, abgeliefert, um vom 28. Juli an als erstes Flugzeug unter normalen Streckenbedingungen erprobt zu werden. Es entsprach bereits weitgehend der späteren Serienausführung und war erstmals mit den sogenannten Einheitstriebwerken (ETW) ausgerüstet, bestehend aus Motoren BMW 132 H/1 mit Motorträger, vollständiger Schmierstoffanlage und kompletter Verkleidung. Diese in Zusammenarbeit zwischen Junkers und der Abteilung TE der Lufthansa geschaffenen Triebwerkseinheiten konnten, da keine Anschlüsse für die Schmierstoffversorgung mehr gelöst werden mußten, innerhalb kürzester Zeit und ohne größeren Werftaufwand ausgetauscht werden. Sie waren nicht nur für die Ju 90, sondern auch für die He 111 L, die BV 142 und die Fw 200 B verwendbar und ergaben so eine deutlich spürbare Vereinfachung der Lagerhaltung und der Wartungsarbeit. Diese Vorteile für den Flugbetrieb wurden von Junkers und der Lufthansa am 19. Juli 1938 der Presse auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof an der D-AURE eindrucksvoll vorgeführt. Nur vier Monteure wechselten innerhalb von ganzen 26 Minuten ein Triebwerk und nach weiteren vier Minuten war das Flugzeug wieder in der Luft! Bei dieser Gelegenheit hielt auch der Chefkonstrukteur von Junkers, Dipl.-Ing. Ernst Zindel, einen vielbeachteten Vortrag vor den anwesenden Presse- und Rundfunkvertretern mit dem Titel: „Ju 90, Beginn einer neuen Epoche im Luftverkehr"[46], in dem er sich besonders mit der Wirtschaftlichkeit großer Flugzeuge auseinandersetzte.
Auch im Ausland, wo Flugkapt. Untucht die V3 auf Wunsch von Junkers vorführte, so am 28. August und am 3. September in Stockholm, an den beiden darauffolgenden Tagen in Helsinki und in Kopenhagen sowie am 6. September in Brüssel, stieß das Flugzeug auf großes Interesse[47].
Die V3 wurde in der Folgezeit zur wohl meistfotografierten Ju 90. Von ihr sind sehr viele Bilder veröffentlicht worden, auf denen zwei der drei charakteristischen Merkmale dieses Flugzeugs zu erkennen sind. Das eine ist das Fehlen des sonst an allen anderen Ju 90 üblichen Bugscheinwerfers und das andere die außer an der abgestürzten V2 nur noch bei der V3 angebrachte, in dunklerem Grau gehaltene Bemalung des Rumpfbugs. Rot, wie in



Beim Aufprall aus ihren Halterungen gerissene Motoren und verbrannte Trümmer, das blieb von der Ju 90 V2 nach dem Absturz beim Start in Bathurst mit anschließendem Brand übrig. △

Nur das stark beschädigte Heckteil hatte der Brand verschont. ▷



einem Buch von Kenneth Munson dargestellt, war die Nase der „Bayern" jedenfalls nicht.
Das letzte der V-Flugzeuge des ursprünglichen Entwurfs, die V4 mit der W.Nr.4916, war am 12. September 1938, wieder von der Besatzung Kindermann/Gast, eingeflogen und am 8. November von der Lufthansa als D-ADLH „Schwabenland" übernommen worden[25]. Die Maschine blieb aber zunächst für weitere Versuche beim Herstellerwerk, wo es u. a. auch um den Einbau und die Erprobung einer weiter verbesserten Kabinenheizung ging, die in ihrer bisherigen Form immer noch als unzureichend empfunden wurde.





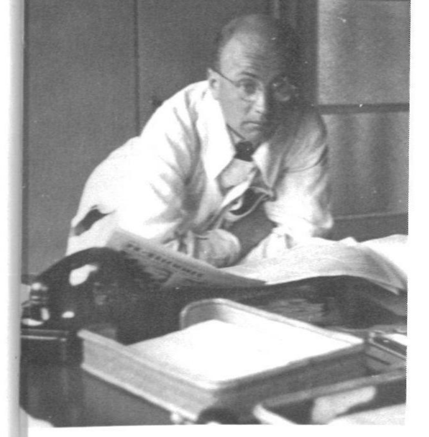


Die letzte Ruhestätte für die beim Absturz in Bathurst ums Leben gekommenen 12 Insassen der Ju 90 V2 auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg.

Die Inschrift des Obelisks, um den herum die Gräber im Kreis angeordnet sind. Hier treffen sich nach wie vor jährlich die alten Lufthanseaten, um der Toten zu gedenken.▷

So kam die V3 Mitte Juni 1938 aus der Fertigung. Den Namen „Bayern" erhielt sie später. Daß es die V3 ist, beweisen u. a. der fehlende Landescheinwerfer unter dem Bug, aber auch die nur mit Ausbuchtungen versehene Fahrwerksabdeckung. ▷▷

Nach dem Unfall von Bathurst wurde auch die V3 wieder nach Dessau zurückgeholt, aber aus einem Grund, der nicht unmittelbar mit dem Unfall zusammenhing. Anlaß war vielmehr eine auffallende Häufung von Motorausfällen beim Start aufgrund von Kolbenbrüchen (4 Fälle innerhalb von nur 4 Wochen!). Als Ursache wurde die verlängerte Anwendung der nur für die Dauer von einer Minute zulässigen, mit etwa 900 PS ohnehin nicht sehr hohen Startleistung ermittelt. Eine gewisse, aber noch nicht völlig befriedigende Abhilfe brachte dann die Verwendung von höher klopffestem Anlaßkraftstoff (100 Oktan) während des Startvorgangs.
Beide Flugzeuge, also sowohl V4 als auch V3 dienten dann im Anschluß an die gründlichen Untersuchungen des Drei-Motoren-Flugs etwa ab Juni 1939 vor allem zur Erprobung von Abhilfemaßnahmen, um die bisher erkannten Schwächen zu beseitigen. Dazu wurden zwei Wege beschritten. Während die V4 auf dem Rumpf provisorisch eine dritte Seitenflosse mit Ruder aufgesetzt bekam, wurde an der V3 die V-Stellung der Außenflügel von ursprünglich 6,5° auf 3° verringert. Diese letztere Änderung wurde, obwohl technisch sehr aufwendig, schließlich als zweckmäßiger erachtet und somit als Lösung gewählt[48]. Leider ist von diesen Versuchen bisher weder ein Bericht noch ein Foto aufzufinden gewesen.
Es waren mit diesen Untersuchungen und anschließend eingeführten Maßnahmen aber noch keineswegs alle Probleme endgültig beseitigt. Noch am 11. Oktober 1941 (!) sah sich die Flugbetriebsleitung der Lufthansa in einem Rundschreiben[49] an ihre Ju 90-Flugzeugführer zu folgendem Hinweis veranlaßt:
„Die Ju 90 hat die Neigung, schon bei einer Geschwindigeit von ca. 110 km/h aufgrund des Bodeneinflusses von selber abzuheben. Sobald der Bodeneinfluß aufhört — also in einer Höhe von 2 bis 3 Metern — hört aber auch die Tendenz zum Steigen auf und wird erst wieder fühlbar, wenn die Geschwindigeit von ca. 145 km/h erreicht ist. Wenn in dieser Zeitspanne ein Motor ausfällt oder auch nur nachläßt, dann ist das Flugzeug nicht mehr auf Kurs zu halten, ohne auf der anderen Seite gleichfalls einen Motor zu drosseln. Das Wegnehmen des zweiten Motors, und sei es zur Kursregulierung auch nur kurzzeitig notwendig, wird bei einer derartig an der Grenze liegenden Fluglage zur Folge



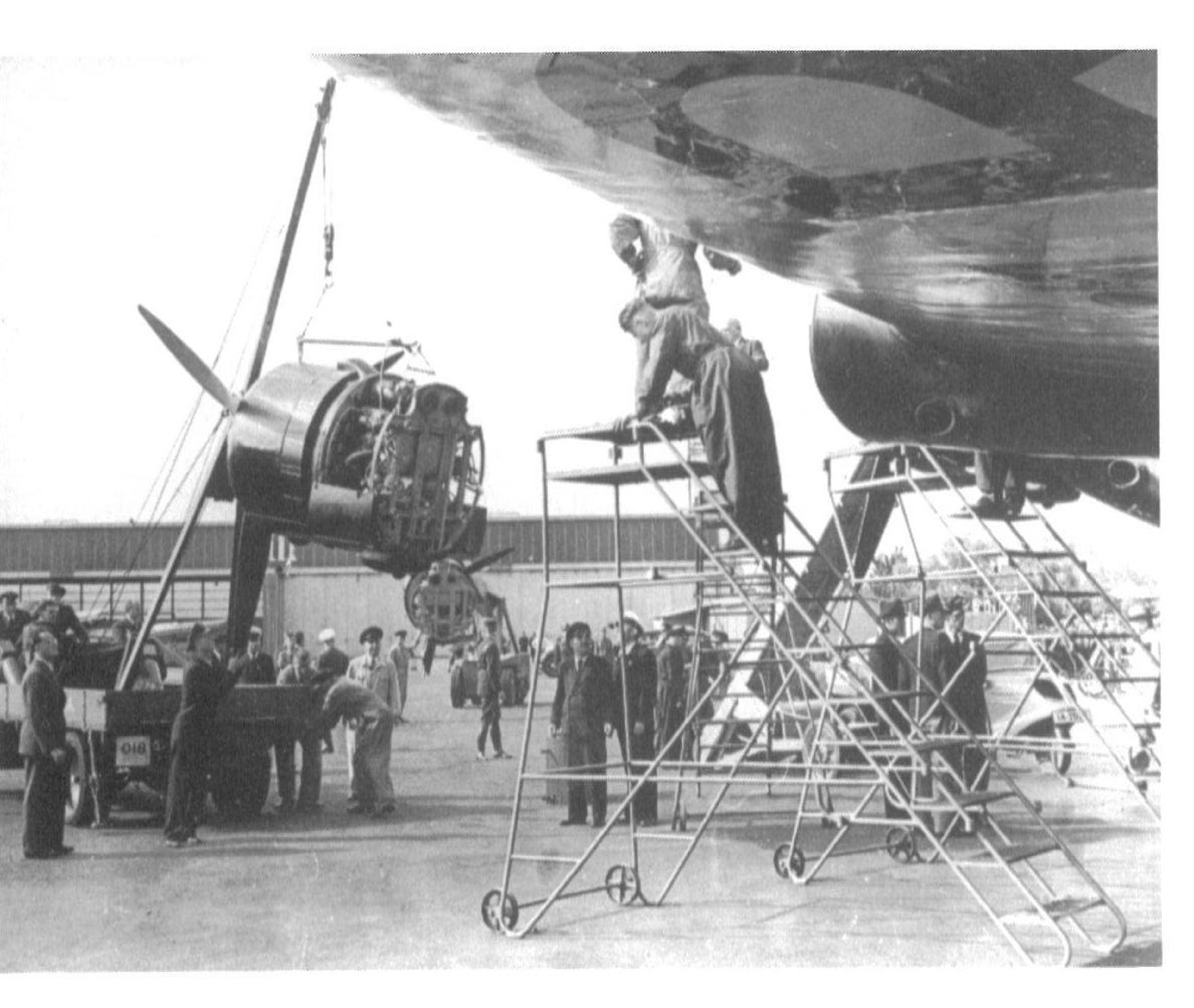
Flugkapitän Hesselbach bei angestrengter Tätigkeit.

Die V3 wahrscheinlich noch während der Werkserprobung im Stammwerk Dessau. Die im Hintergrund stehende V2 erlaubt das Bild als etwa im Frühsommer 1938 entstanden einzuordnen. ▽

haben, daß diese sich weiter verschlechtert und das Flugzeug damit nicht mehr zu halten ist."
Unausgesprochen steckte hinter diesem Hinweis aber eine Warnung an die Flugzeugführer, welche gerade wegen der an der V3 beim Start aufgetretenen Motorausfälle nun dazu neigten, möglichst nicht die volle verfügbare Leistung einzusetzen, sondern darunter zu bleiben.
Ein weiteres Problem ergab sich beim Fahrwerk. Die bei den Flugzeugen V1 bis V4 ursprünglich verwendeten Reifen der Größe 1450 × 500 mm hatten sich, besonders bei Landungen auf schlechter gepflegten Plätzen, als zu klein und schadensanfällig







Vor der Presse wurde am 19. Juli 1938 in Berlin-Tempelhof der schnelle Wechsel eines der von Junkers und der DLH entwickelten Einheitstriebwerke an der D-AURE von 4 Monteuren in nur 26 Minuten vorgeführt.

Unmittelbar nach der Demonstration des Triebwerkwechsels, genau 30 Minuten nachdem nur 4 Monteure mit der Arbeit begonnen hatten, flog die D-AURE bereits im Tiefflug an den Anwesenden vorbei ... ▷

erwiesen. Sie wurden deshalb — erstmalig an der V4 — durch größere mit den Abmessungen 1650 × 600 mm ersetzt. Das damit verbundene Mehrgewicht von 250 kg mußte angesichts der erzielten Verbesserung notgedrungen in Kauf genommen werden[48]. Diese größeren Räder erforderten allerdings auch einige Änderungen an Fahrwerk und Gondeln. Die kleineren Räder hatten fast vollständig eingezogen und durch die Fahrwerksklappen abgedeckt werden können. Lediglich eine kleine Ausbuchtung im hinteren Teil der Klappen war erforderlich. Stattdessen mußten die Abdeckklappen ab dem Flugzeug V4 nun Ausschnitte erhalten, weil die Räder nach unten aus der Gondelkontur doch erheblich herausragten.

Der Einbau der größeren Räder, ebenso wie die Verringerung der V-Stellung der Außenflügel wurde, z.T. nachträglich, an allen weiteren Ju 90-Flugzeugen vorgenommen[50]. Nur die V3 behielt ihre kleinen Räder. Dies ist übrigens das dritte, noch nicht erwähnte besondere Merkmal dieses Flugzeugs, neben dem fehlenden Landescheinwerfer unter der Bughaube und der dunkelgrau bemalten Bugnase.

Bei Junkers wurde, wie aus Flugbucheintragungen hervorgeht[40,97,132], diese Aktion als „Umbau" bezeichnet. Sie zog sich, bedingt durch die Inanspruchnahme der bereits ausgelieferten Flugzeuge in den ersten Kriegsmonaten, bis zum April 1941 hin, zu welchem Zeitpunkt der Flügel auch der letzten Ju 90 abgeändert war, der W.Nr.900006. Daraus mag wohl irgendjemand jenen seltsamen (falschen) Schluß gezogen haben, der die ganze Verwirrung um die „Ju 90 S" herbeigeführt hat. Darauf wird in einem späteren Kapitel noch einzugehen sein.

Die V4 diente aber etwas später noch als Erprobungsträger für eine weitere, tiefergehende Änderung. Nachdem die Leistung der eingebauten Motoren BMW 132 H/1 sich bei verschiedenen Gelegenheiten als für das Flugzeug doch recht niedrig erwiesen



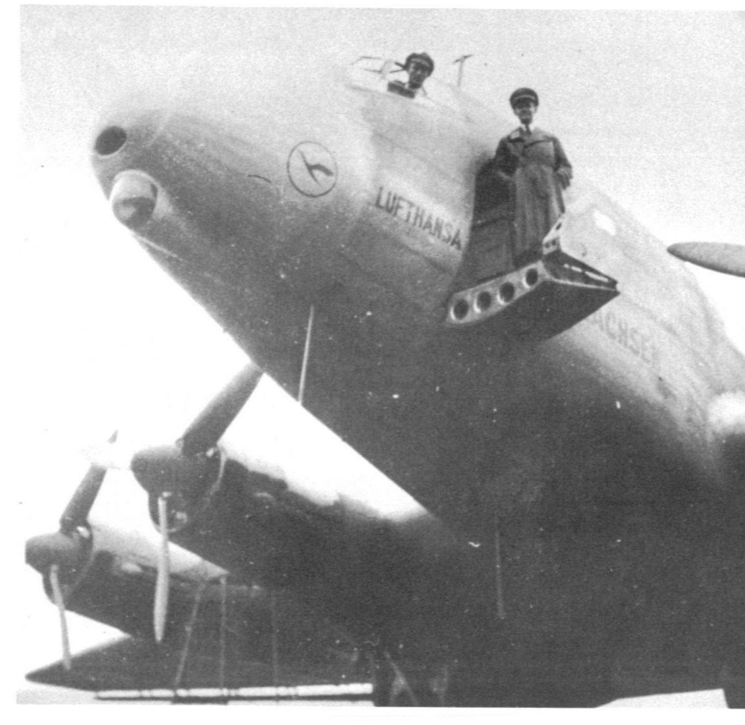
Vorbereitung der Ju 90 V3 in Berlin-Tempelhof für die große Vorführtour mit Flugkapitän Untucht durch die Hauptstädte Nord- und Westeuropas.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Hermann Göring, am 7. August 1939 zu Besuch in Dessau. Rechts neben ihm der Entwicklungschef von Junkers, Prof. Heinrich Hertel. ▽



hatte, wurden bereits 1938 Überlegungen angestellt, sie durch stärkere zu ersetzen. Hierfür kamen der BMW 800 (9-Zylinder-Stern-Motor, 1200 PS) oder der gleich starke Jumo 211 in Frage. Letzterer blieb schließlich allein übrig, nachdem der BMW-Motor in der Entwicklung weit zurücklag und dann ganz aufgegeben wurde, um mehr Kapazität für den BMW 801 freizumachen.
Es dauerte allerdings bis Anfang 1941, ehe der Entschluß gefaßt wurde, die V4 auf vier Jumo 211 F umzubauen. Auf Vorschlag von Junkers sollten nach diesem Musterumbau anschließend die übrigen sieben Flugzeuge der Kleinserie (siehe nächstes Kapitel) umgerüstet werden. Die Entwicklungs- und Konstruktionsarbeiten dafür wurden der Firma von LC 2 mit einem Vorbescheid[51] am 11. Februar 1941 in Auftrag gegeben. Nachdem Junkers es nach einigem Hin und Her endgültig abgelehnt hatte, den Umbau im Zweigwerk Merseburg selbst durchzuführen[52], bestimmte das Technische Amt, daß er bei Weser-Flugzeugbau in Bremen erfolgen sollte. Der entsprechende Vorbescheid mit Datum vom 16. Januar 1941, lautend auf den Umbau von acht Ju 90 von BMW 132 H1 auf Jumo 211 F, sowie auf Lieferung von 26 Reservertriebwerken Jumo 211 F für diese Flugzeuge ging somit bei Weser fast einen Monat eher ein als der für die Konstruktionsarbeiten bei Junkers, die ja als Grundlage dienen sollten.
Für die Durchführung des Umbaus wurde das Flugzeug V4 laut Monatsbericht vom Juli 1941[52] aber erst am 22. dieses Monats von der DLH nach Bremen überführt.
Die Arbeiten, an denen auch ein Junkers-Zweigbüro in Amsterdam beteiligt war, liefen in der Folgezeit nur sehr schleppend. In weiteren Monatsberichten des JFM-Vertriebs werden immer neue Gründe für die eintretenden Verzögerungen aufgeführt. Einmal, im Oktober 1941, heißt es sogar, der Umbautermin für die V4 wäre auf Ende März 1943 (!) verschoben. Ganz so lange brauchten die Weser-Leute dann doch nicht. Es war aber immerhin bereits der 21. Oktober 1942, als endlich Flugkapt. Alfred Funke und der Flugversuchsingenieur Karl-Heinz Fensterer, beide von Junkers, in Bremen zum Abnahmeflug starten konnten[53,54]. Diese Besatzung überführte anschließend das Flugzeug zur Lufthansa nach Staaken, wo damit u. a. Start- und

Landemessungen sowie ein Kurssteuerungs- und FT-Flug durchgeführt wurden. Einen Kontrollflug machte damit auch Flugbaumeister Walter Friebel, Leiter der Abteilung E2 bei GL/C.
Anschließend aber ging das Flugzeug als KH+XA mit Flugkapt., jetzt Oblt., Paul Gutschmidt ohne weitere Erprobung zum Einsatz in den Mittelmeerraum nach Lecce (Süditalien), um von dort zusammen mit den anderen Ju 90 (siehe Kapitel „Die Luftwaffe greift zu") im Verband der Luftverkehrsgruppe Transporte meist nach Griechenland und Kreta zu fliegen.
Das Interesse des RLM am gleichartigen Umbau der anderen sieben Kleinserienflugzeuge und zwar der W.Nr.0001, 0003 und 0005 bis 0009, war zu diesem Zeitpunkt in Anbetracht der dringend nötigen Fronteinsätze stark vermindert wenn nicht ganz geschwunden, so daß außer der V4 kein weiteres Flugzeug mehr die wesentlich stärkeren Motoren erhielt.



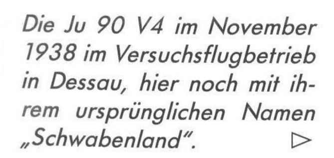
Das Fahrwerk einer Ju 90 (V4 oder Kleinserienflugzeug). Die hier verwendeten größeren Räder (1650× 600) machten die Ausschnitte in den Fahrwerks-Abdeckklappen erforderlich. Die noch angebauten Schmutzfänger wurden später weggelassen. ▽▷

Flugkapitän Alfred Funke (im Führersitz) und Flugversuchsingenieur Karl-Heinz Fensterer von Junkers bei der Übernahme der bei Weser-Flugzeugbau in Lemwerder auf Jumo 211 F umgebauten V4 am 21. Oktober 1942. ▷





Der kleine Junge läßt das Rad des Fahrwerks noch größer erscheinen als es ist. Dennoch handelt es sich hier um die ursprünglichen, kleineren Reifen 1450× 500, wie sie bei Ju 89 bis einschl. Ju 90 V3 verwendet wurden. ▷▷





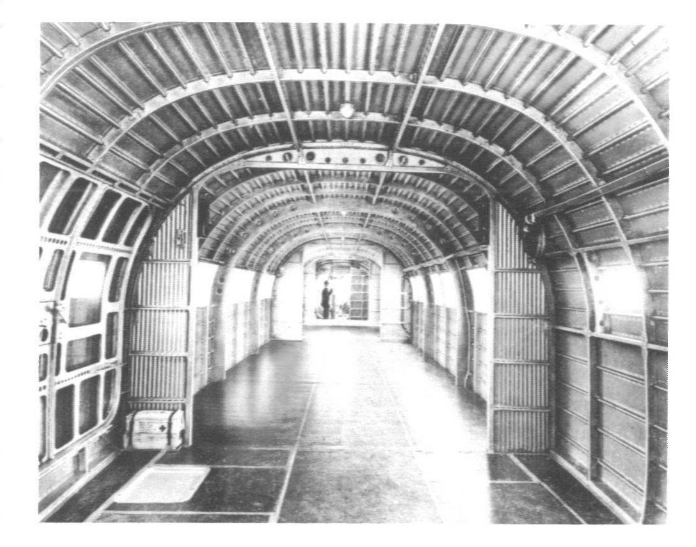
Die Ju 90 V4 im November 1938 im Versuchsflugbetrieb in Dessau, hier noch mit ihrem ursprünglichen Namen „Schwabenland". ▷

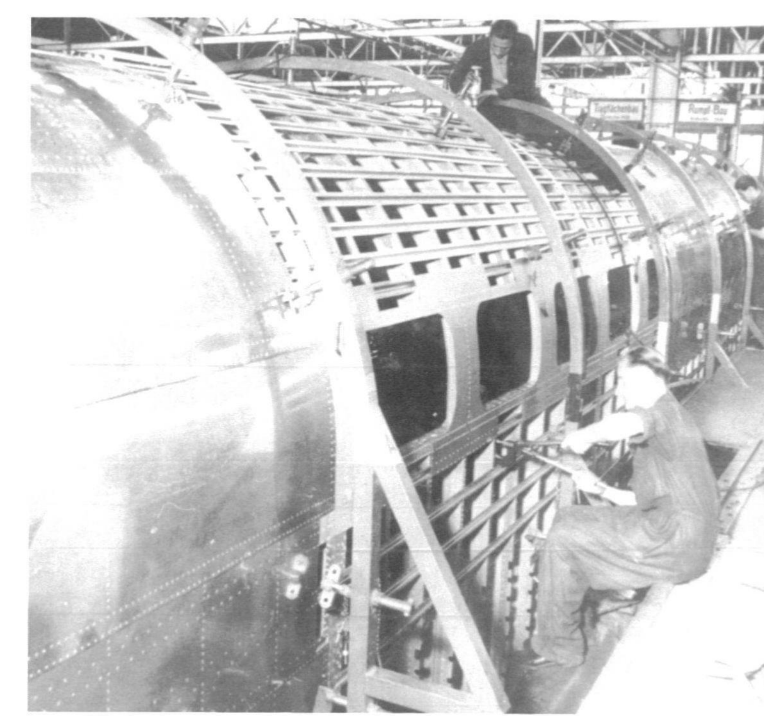
Die Kleinserie Ju 90

Unter diese Bezeichnung fallen zehn Flugzeuge Ju 90 (W.Nr.90 0001 bis 90 0010), für welche die V4 im Bauzustand von Ende 1938 den Prototyp bildete, und die zwischen Februar 1939 und April 1940 in Dessau gebaut worden sind. In der Literatur werden sie fälschlich oft als Ju 90 B oder gar B-1 bezeichnet. Da es sich aber bei diesen zehn Maschinen um die *erste* Serie handelte, wäre bestenfalls der Buchstabe A zur Kennzeichnung der Ausführungsform am Platze gewesen. In Wirklichkeit aber bestand zu dieser Zeit noch überhaupt keine Notwendigkeit zu einer Unterscheidung, so daß die einfache Bezeichnung Ju 90 ohne jegliches Anhängsel völlig ausreichte.
In internen Dokumenten der Lufthansa, wie z. B. in den beiden ersten Vierteljahresberichten 1939[55,48], aber auch in Schreiben der RLM an Junkers, tauchen dann allerdings Bezeichnungen wie S1, S3, S5 usw. für die im Flugbetrieb des Unternehmens eingesetzten Ju 90-Flugzeuge auf. Es ist leicht zu erkennen, daß damit lediglich die Serienflugzeuge (S für Serie in Verbindung mit einer Ziffer, welche die Reihenfolge in der Fertigung bezeichnet und hier bei den zehn Ju 90-Serienflugzeugen mit der letzten Ziffer der Werknummer übereinstimmt) von den ebenfalls betriebenen Versuchsflugzeugen V3 und V4 unterschieden werden sollten. Diese Bezeichnungen haben aber nicht das geringste mit der Propagandabezeichnung „Ju 90 S" zu tun, die drei Jahre später im Zusammenhang mit der Veröffentlichung von Bildern der Ju 90 V7 und V8 für diese benutzt wurden.
Die erst später als „Kleinserie" bezeichnete erste Serie sollte nach einem Vorbescheid von LC 7 vom 1. Juni 1938 sogar 20 Flugzeuge umfassen[56]. In durchaus richtiger Einschätzung der für das Flugzeug gegebenen Exportaussichten hatte die Firma bereits frühzeitig die Möglichkeit des Einbaus verschiedener Motoren untersucht und die damit zu erzielenden Leistungen errechnet. U.a. waren neben dem eigenen Jumo 211 auch der Twin Hornet und Twin Wasp von Pratt & Whitney ebenso wie der Cyclone von Wright betrachtet worden[57-61]. Auch waren Vergleiche mit den z. Zt. in Entwicklung befindlichen Konkurrenzmustern angestellt worden, zu denen z. B. die Fw 200, die Savoia S.75 und 76, die Armstrong-Whitworth „Ensign", die Douglas DC-4 und die Boeing 307 gerechnet wurden[62].
Wie weitgehend damals alles zentral vom RLM gesteuert und überwacht wurde, geht z. B. daraus hervor, daß sogar die Herausgabe von Werbeinformationen über die Ju 90 an interessierte mögliche Kunden im Ausland extra genehmigt werden mußte. So gestattete das RLM mit Schreiben vom 8. Oktober 1936 (LC IV Nr.4203/36) auf Antrag von Junkers (über die Wirtschaftsgruppe Luftfahrt-Industrie, Abteilung Vertrieb) den Versand von Werbematerial, jedoch begrenzt auf die nordischen Länder sowie Holland und Südafrika. Die Genehmigung wurde dann am 15. Mai 1937, also kurz vor dem Erstflug der Ju 89 V1, auf Belgien und Österreich erweitert[63].
Daß der nächste Schritt, der Verkauf von Zivilflugzeugen ins Ausland, vom RLM erst recht streng beaufsichtigt wurde, zeigt die Tatsache, daß Junkers sogar für die Abgabe eines verbindlichen Angebots an die South African Airways (SAA) eine Freigabe des Ministeriums einholen mußte, welche die Firma am 4. November 1937 erhielt[64]. Interessant ist hierbei besonders die in der Freigabe enthaltene Bemerkung „Umbaufähig in K-Maschine", also nach Umbau auch für Kriegszwecke verwendbar!
Bei der Beurteilung des weitgehenden Hineinwirkens des RLM in scheinbar reine Firmenangelegenheiten darf man allerdings nicht vergessen, daß die gesamten Entwicklungskosten aller für den Export in Frage kommenden Flugzeugmuster ausschließlich vom RLM als alleinigem Auftraggeber getragen worden waren, d.h. also aus Steuermitteln und vermutlich weitestgehend ohne Eigenbeteiligung der Firmen.
Aus Südafrika, das ja schon mehrere Ju 52 und Ju 86 in Betrieb hatte, ging dann auch bereits am 27. Januar 1938 der erste Auslandsauftrag ein. Die SAA bestellte zwei Flugzeuge, die mit amerikanischen Twin Wasp SC-G-Motoren und Hamilton-

◁ Aufbringen der tragenden Außenhaut auf das Rumpfgerippe einer Ju 90. Vorne ist der Ausschnitt für das Höhenleitwerk.

Innenraum eines Ju 90-Kleinserienflugzeugs. Für die Spanten unmittelbar vor der Tür und ganz vorne ist das bewährte Wellblech verwendet worden. ▽





An der Fensteranordnung kann man erkennen, daß es sich um den Rumpf der Ju 90 W.Nr.0001 handelt. ▷

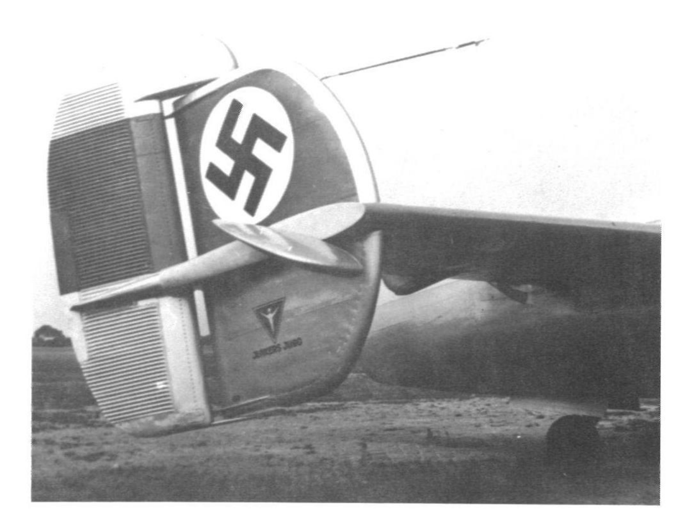


Hydramatic-Verstellpropellern ausgerüstet sein sollten. Die Firma Junkers bestimmte dafür innerhalb der Kleinserie die W.Nr.90 0002 und 0004[36,65].
Als nächster Kunde bestellte die Lufthansa, in Erfüllung des Vorbescheids von 1937, am 4. November 1938 drei Flugzeuge und zwar die W.Nr.4916 (V4), 90 0001 und 0003, jeweils zu einem Stückpreis von RM 600.000,—. Bereits einen Monat später wurde der Auftrag zu den gleichen Bedingungen auch noch auf die W.Nr.0006 und 0007 erweitert. Als Liefertermin für die drei ersteren wurde nun — entgegen den ursprünglich mit Oktober 1938 bis März 1939 festgelegten — der April 1939 bestimmt, während die beiden zuletzt genannten Flugzeuge im Juli bzw. August 1939 geliefert werden sollten.
Die W.Nr.0005 war, aufgrund eines Junkersangebots vom 19. April 1938, mit Vorbescheid vom 24. Mai vom RLM selbst als Ersatz für die verlorengegangene V1 bestellt worden und ebenfalls für die Verwendung bei der Lufthansa vorgesehen. Junkers hatte dazu dann am 7. Oktober ein Zusatzangebot über RM 80.000,— eingereicht, das vermutlich für die Kabinenausstattung galt. Der entsprechende Vorbescheid des RLM ging dann schließlich am 18. Februar 1939 bei der Firma ein.
Möglicherweise als Auswirkung des Bathurst-Unfalls, vielleicht aber auch aufgrund der Erfahrungen der Lufthansa, welche sich gezwungen gesehen hatte, das Abfluggewicht ihrer Ju 90 wegen der doch schwachen Motoren in Absprache mit Junkers drastisch zu verringern (von 23 auf 22 t), schwand auch das Interesse des RLM an dieser Ausführung. Hatte das Vertriebsprogramm der Herstellerfirma vom 1. April 1939[66] gegenüber dem erwähnten Vorbescheid vom 1. Juni 1938[56] eine um weitere zehn Flugzeuge auf 30 erhöhte Stückzahl von Ju 90 enthalten, so wurde das Muster vier Monate später im Zuge der Konzentrierung des Flugzeugprogramms auf Vorschlag der 6.Abt. des Generalstabs der Luftwaffe vom Technischen Amt (LC) zusammen mit verschiedenen anderen ganz aus dem Beschaffungs-

Flugversuchsbetrieb in Dessau im Frühjahr 1939. Vorne entweder die V4 oder die W.Nr.0003, dahinter die an ihren Fenstern leicht erkennbare W.Nr.0001. Beide sind noch im „Rohzustand".



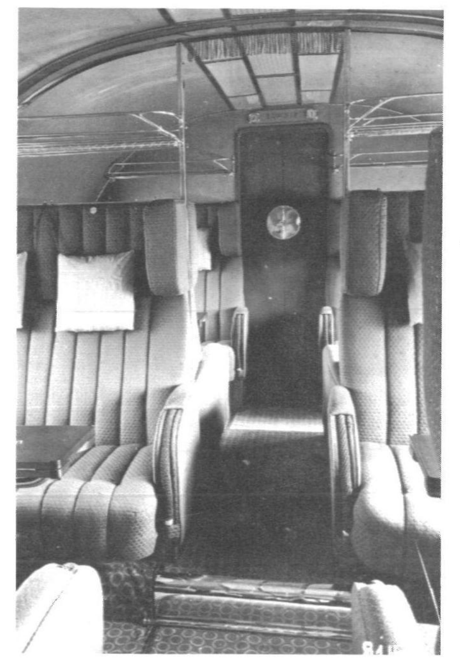
Die Ju 90 W.Nr.0001 (im Hintergrund) und 0003 (vorn) im Bau in Dessau. Die unterschiedliche Fensteranordnung der beiden Flugzeuge ist gut zu sehen. ▽



Das Leitwerk einer Ju 90-Kleinserienmaschine. Das Höhenruder und das mit ihm gekoppelte Höhenhilfsruder (ganz außen) stehen in voll gezogener Stellung. Das Seitenruder ist, ebenso wie das Höhenruder, im hinteren Teil mit Wellblech beplankt. ▷



Die D-ABDG Ende Mai 1939 in Dessau, unmittelbar vor der Ablieferung an die Lufthansa. △



Blick in das Kabineninnere einer Ju 90 mit der von Prof. Firle geschaffenen Einrichtung mit 5 Abteilen zu je 8 Sitzen. ▷



Eines der komfortablen 8-Sitze-Abteile. ▷▷

programm gestrichen[67]. Der Vorbescheid vom Juni 1938 wurde durch ein Schreiben von LC 2 am 17. August 1939 aufgehoben[68]. Darin verpflichtete sich das RLM jedoch, die bereits im Bau befindlichen Flugzeuge zu übernehmen, soweit sie weder an das Ausland noch an die Lufthansa abgesetzt werden könnten.
Die Folge dieses Schreibens war dann offensichtlich die Begrenzung der Stückzahl der Kleinserie auf nur zehn Flugzeuge, womit diese Bezeichnung ihre Berechtigung erhielt.
Eines davon, die W.Nr.0008, hatte das RLM kurz zuvor ebenfalls noch selbst bestellt. Der entsprechende Vorbescheid vom 27. Juli 1939[69] nennt als vorgesehenen Empfänger die Navigations-

Flugkapitän Maringer, der Flugbetriebsleiter des Junkers-Stammwerks Dessau, am Steuer einer Ju 52.

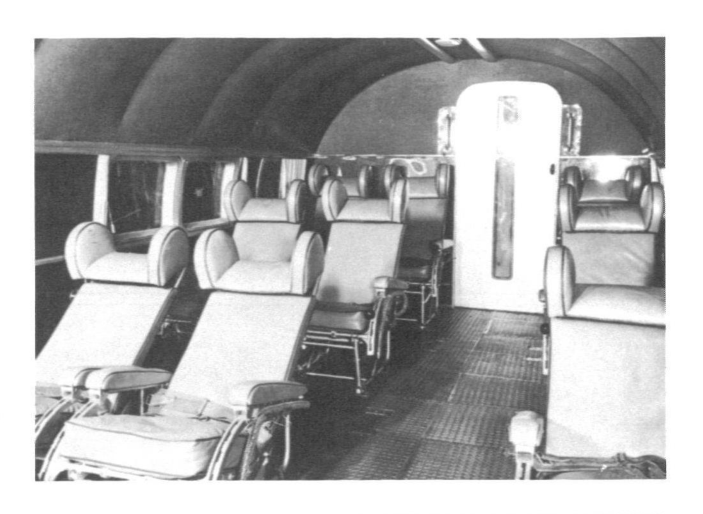


gruppe der E-Stelle Rechlin, welche das Flugzeug aber nie erhalten hat. Es hätte dort für die Erprobung von Dreiachsensteuerungen verwendet werden sollen.
Bei Kriegsbeginn waren somit nur acht der zehn Kleinserienflugzeuge fest bestellt, so daß für die restlichen zwei, die W.Nr.0009 und 0010, die Abnahmegarantie des RLM in Kraft treten mußte. Hinzu kamen die beiden von Südafrika bestellten, aber dorthin nicht mehr auslieferbaren Flugzeuge, von denen eines, die W.Nr.0002, bereits fertig und eingeflogen war[70].
Mit einem Schreiben vom 26. Oktober 1939 löste dann das Reichsluftfahrtministerium die gegebene Zusage ein und erklärte

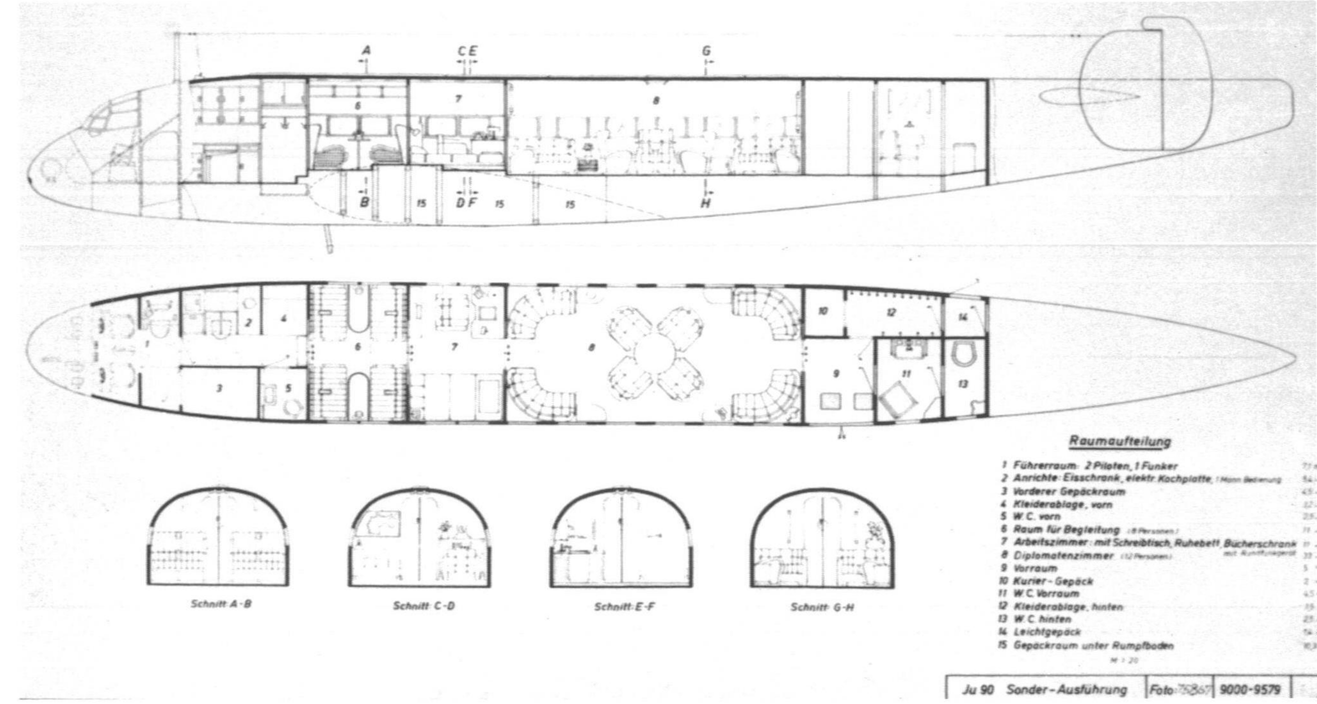
Die W.Nr.0002 während der Erprobung in Dessau. Das Flugzeug hat noch keinerlei Kennzeichen und ist metallblank. Von den 4 Motoren ist der rechte Innenmotor (Nr. 3) bereits abgestellt und die Luftschraube in Segelstellung. Der Motor Nr. 4 wird gerade stillgesetzt.

seine Absicht, diese vier nun übrigen Ju 90 kaufen zu wollen[71].
Die beiden Südafrika-Maschinen mit den W.Nr.0002 und 0004 unterschieden sich nicht nur durch die Triebwerksanlage mit den zugehörigen, im englischen Maßsystem gehaltenen und in dieser Sprache auch beschrifteten Überwachungsgeräten,

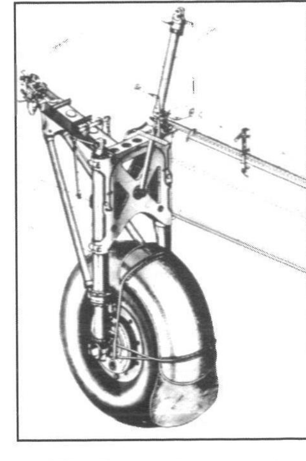
sondern auch durch den Einbau eines 1000 l fassenden Zusatzbehälters im Rumpfboden, durch den das Startgewicht bei vollem Behälter auf 24.550 kg anstieg. Die Raumaufteilung der Passagierkabine für insgesamt nur 28 Fluggäste, von denen 16 in Polsterbank-Doppelabteilen und zwölf auf Liegesesseln im hinteren Nichtraucherabteil untergebracht waren, bedingte auch eine andere Fensteranordnung, welche die beiden Flugzeuge von allen anderen unterscheidet. In diesem Punkt waren die übrigen Ju 90 einander gleich, von der V1 bis zur 0010. Nur ein Flugzeug, die W.Nr.0001, besaß eine noch andere Anordnung der Seitenfenster. Anstelle der fünf Fensterpaare auf jeder Seite, welche bereits die V1 gehabt hatte, waren bei der 0001 nur



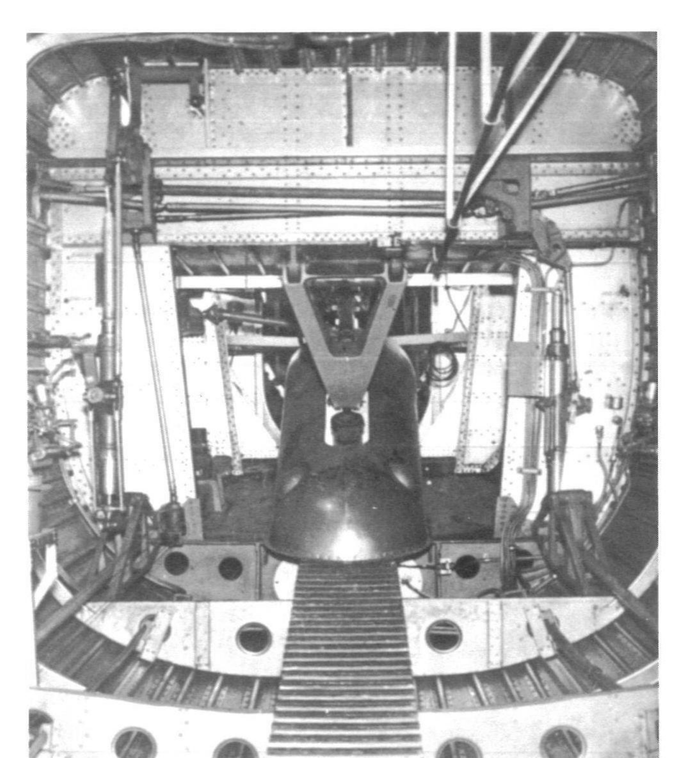
Für die beiden Südafrikaflugzeuge war eine große Nichtraucherkabine mit Schlafsesseln in sehr aufgelockerter Aufstellung vorgesehen. ▷



Darstellung einer möglichen Sonderausführung einer Ju 90 als persönliches Reiseflugzeug für Adolf Hitler. Die hier vorgesehene, von der normalen abweichende Fensteranordnung ist an der W.Nr.0001 als einzigem Kleinserienflugzeug verwirklicht worden.



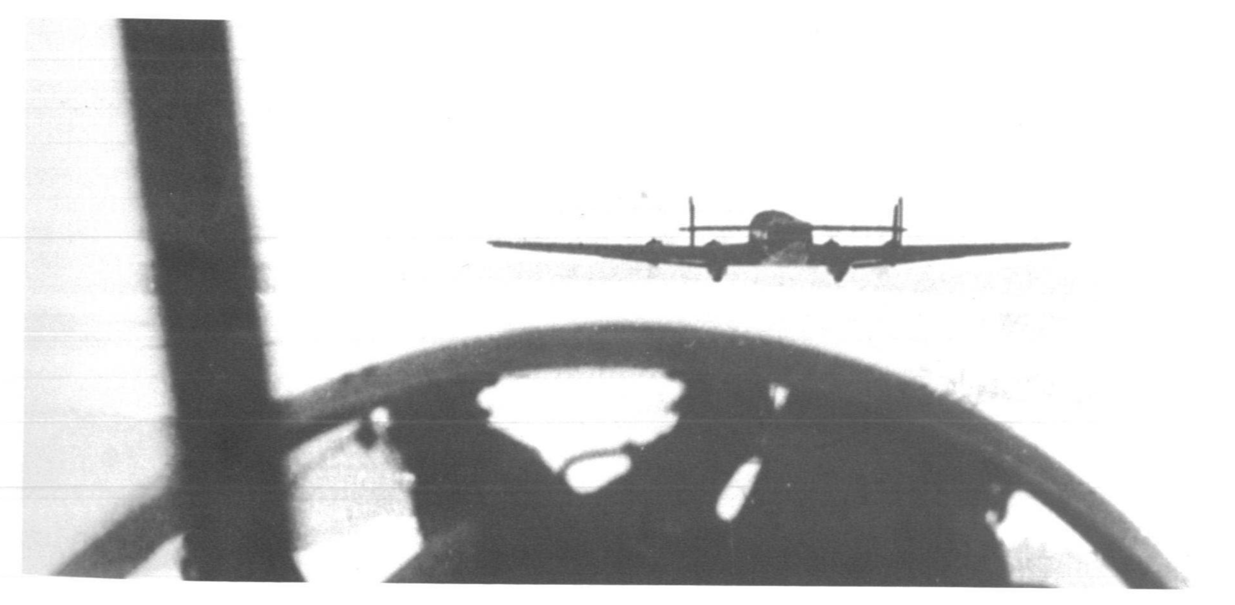
Prinzipzeichnung des Fahrwerks Ju 89/Ju 90. Die Verriegelung in den beiden Endstellungen erfolgte auf dem vorne waagrecht liegenden Schiebeträger über eine Gleitmuffe, an der die V-Streben angelenkt waren. Die Hydraulikstrebe besorgte das Aus- und Einfahren.



▷ *Blick ins Heck eines Kleinserienflugzeugs. Der an dem V-förmigen Gußteil angelenkte Sporn ist ausgefahren.*

zwei Fensterpaare vorne, dahinter aber je sechs Einzelfenster eingebaut.
Ein Dokument, welches eine stichfeste Begründung gäbe, weshalb dieses eine Flugzeug in der Fensteranordnung von der „normalen" abweicht, konnte bis jetzt noch nicht aufgefunden werden. Dennoch gibt es zwei Erklärungsmöglichkeiten, von denen die erste wahrscheinlich der Wirklichkeit näher ist als die zweite.
In einer im Deutschen Museum in München vorhandenen großformatigen und sehr aufwendig gestalteten Angebotsunterlage sind verschiedene Möglichkeiten für die Innenausstattung einer Ju 90 dargestellt, die offensichtlich als persönliches Reiseflugzeug für Adolf Hitler gedacht war. Eine dieser Möglichkeiten aber zeigt genau die Fensteranordnung, wie sie an der 0001 verwirklicht worden ist. An ein normales Abteil mit acht Sitzplätzen für das Begleitkommando sollte sich ein Arbeits- und Ruheraum für den „Führer" mit Schreibtisch, Ruhebett und eigenem Rundfunkempfänger anschließen. Den restlichen Teil der Kabine aber, mit genau den sechs Einzelfenstern an jeder Seite, sollte ein einziger Konferenzraum mit Eckcouches und einem großen Mitteltisch einnehmen.
Tatsächlich war die Ju 90 V1 von Flugkapt. Kindermann am 27. September 1937, also nur einen Monat nach dem Erstflug, Adolf Hitler und Benito Mussolini anläßlich dessen Deutschlandbesuchs in Wustrow (Ostsee) vorgeführt worden[72]. Mehrere ehemalige Junkers-Angehörige glauben sich erinnern zu können, daß daraufhin eine Ju 90 für die Regierungsflugstaffel bestellt oder deren Kauf zumindest ernsthaft erwogen worden sei. Das wird auch von zwei in der Staffel in leitenden Stellungen tätig gewesenen Zeugen bekräftigt. Eine Bestätigung in Form eines Dokuments hat sich dafür bis jetzt leider noch nicht gefunden. Daß dann aber kein Flugzeug für diesen Zweck wirklich geliefert wurde, wird von allen Befragten damit erklärt, daß der Auftrag aufgrund des Absturzes der V2 zurückgezogen worden wäre.
Die andere Erklärung für die „unnormale" Fensteranordnung der 0001 könnte ein Wunsch der Lufthansa gewesen sein, hinter zwei normalen Raucherabteilen mit je acht Sitzplätzen ein großes Nichtraucherabteil mit 24 in Flugrichtung angeordneten Sitzen einzurichten. Ein vorhandenes Foto und eine Skizze zeigen diese Raumaufteilung. Ob das allerdings die Folge einer aus anderen Gründen (siehe oben) zustande gekommenen Fensteranordnung war, oder ob die Fenster wegen der Sitzverteilung so eingebaut worden sind, bleibt eine ungeklärte Frage.
Sollte wirklich die letztere Begründung richtig sein, ergibt sich sofort die neue Frage, warum dann alle folgenden Flugzeuge, sowohl für die Lufthansa als auch für das RLM, wieder mit den fünf Abteilen und der entsprechenden Zahl von Fensterpaaren gebaut worden sind.
Auch darauf fehlt die Antwort.
Eine aus dieser Zeit stammende Baubeschreibung mit der Nr.300438A, welche gleichzeitig das Datum (30.4.38) darstellt[74], nennt für die Passagierraumausführung drei Möglichkeiten. Davon wird die Variante I als Standardausführung bezeichnet, das ist die mit den fünf Einzelabteilen und den paarweise angeordneten Fenstern. Der Variante II aber entspricht genau die 0001 mit ihrer Fensteranordnung. Während die beiden vorderen Raucherabteile zwar ihre Sitzanordnung behalten, durch Weglassen der Trennwand dazwischen aber zu einem einzigen Raum werden, sind hinten, im großen Nichtraucherabteil, alle Doppelsessel in Flugrichtung eingebaut, so daß jedem der zwölf Sesselpaare ein Fenster zugeordnet ist. Die Variante III unterscheidet sich von II nur durch die auf 14 verringerte Zahl von Sitzen im hinteren Raum, mit größerem Abstand und der Möglichkeit, sie in Schlafsessel umzuwandeln. Sie sollten in drei Reihen mit je zwei Sesselpaaren angeordnet werden, während dahinter als letzte Reihe zwei Einzel- oder nochmals Doppelsitze vorgesehen waren, so daß die Gesamtzahl der Fluggäste sich auf 30 oder 32 verringerte.
Die erste der beiden für Südafrika bestimmten Maschinen, die W.Nr.0002, war am 21. Juli 1939 mit dem deutschen Kennzeichen D-APZR von Flugkapt. Konrad Pernthaler in Begleitung von Bordmechaniker Heinz Schreiber eingeflogen worden, hatte aber schon wenige Tage später ihr südafrikanisches ZS-ANG erhalten. Die zweite, W.Nr.0004, flog erst zwei Monate nach Kriegsausbruch zum erstenmal, am 2. November, mit Flugkapt. Hesselbach am Steuer[75]. Das Flugbuch des mitfliegenden Flugversuchsingenieurs Franz Boryn enthält leider keine Angabe darüber, ob das Flugzeug dabei noch ein deutsches Zivilkenn-

Als Vorbereitung für das Schleppen von Me 321 hängt hier an der Ju 90 W.Nr.0002 (Flugkapt. Hesselbach) eine Ju 52, deren Außenmotoren stehen, während an der Mittelmotor-Welle die Schleppkupplung befestigt ist.



zeichen trug und ggf. welches, ob es ganz ohne Kennzeichen flog oder bereits mit dem späteren Stammkennzeichen. Beide Flugzeuge sind, wie schon erwähnt, bald darauf von der Luftwaffe übernommen worden und hatten militärische Hoheitsabzeichen sowie Stammkennzeichen (KB + LA und KB + LB) erhalten. Daraus erklärt sich auch der Anstrich beider Maschinen. Während die 0002, zumindest bis zum Ende des Norwegenfeldzugs, noch ganz ohne Anstrich blieb, wurde die 0004 allseitig vermutlich in RLM-Grau 02 gespritzt.
Der Vollständigkeit wegen sei erwähnt, daß der zu erwartende Ersatzteilmangel für die amerikanischen Motoren bereits im Sommer 1940 zu Überlegungen führte, das zu der Zeit nur noch vorhandene eine Flugzeug (0002) an ein neutrales Land zu verkaufen. China hatte sich interessiert gezeigt, weil die von der dortigen Luftverkehrsgesellschaft Eurasia fest bestellten Fw 200 B nach Kriegsbeginn nicht mehr für den Export freigegeben wurden. Übrigens war offensichtlich auch Japan am Kauf von Ju 90 interessiert, wie vorhandene Dokumente zeigen.
Obwohl der Generalstab am 9. August dem Plan zustimmte, das Flugzeug 0002 nach China zu verkaufen, ist der Handel dann aber offensichtlich doch nicht zustande gekommen. Die Gründe dafür sind nicht bekannt. Es ist aber nicht auszuschließen, daß irgend jemand gerade noch rechtzeitig entdeckte, wofür das Flugzeug bestens zu verwenden sei.
Es war nämlich genau diese Maschine, die W.Nr.0002, die wegen der gegenüber den BMW 132 H/1 wesentlich höheren Startleistung ihrer Twin Wasp-Motoren (1250 HP) vom 25. Februar 1941 an zu den ersten Schleppversuchen im Me 321-Programm herangezogen werden konnte und die anschließend auch für den ersten und einzigen Schlepp des bei Junkers parallel dazu unter dem Decknamen „Warschau Nord" im Zweigwerk Merseburg entwickelten und gebauten Großlastenseglers Ju 322 „Mammut" verwendet worden ist. Allerdings reichte auch die höhere Leistung der eingebauten amerikanischen Motoren nur dazu aus, praktisch unbeladene Großlastensegler in die Luft zu bekommen.
Als Vorversuch hatte damit Flugkapt. Hesselbach u.a. eine Ju 52 geschleppt, deren Motoren abgestellt waren und die anstelle der abgenommenen Luftschraube am Mittelmotor eine Schleppkupplung angebaut bekommen hatte. Bei diesen Flügen hatte das Flugzeug bereits einen Segmenttarnanstrich in den Farben 70/71/65 (schwarzgrün/dunkelgrün/hellblau), der möglicherweise bereits von ihrem Einsatz in Norwegen bei der 2./KGr.z.b.V.108 herrührte. Die Maschine war und blieb sehr lange das einzige Kleinserienflugzeug (einschließlich V3 und V4) mit diesem Anstrich. Daran ist sie auf Bildern stets gut zu erkennen. Sehr viel später, etwa 1943/44, scheint auch noch die W.Nr.0001 bei der E-Stelle Tarnewitz einen ähnlichen Tarnanstrich bekommen zu haben, wie Bilder erkennen lassen.
Zwischen diesem Flugzeug und der W.Nr.0002 besteht übrigens noch ein weiterer Zusammenhang. Zunächst war es wohl die Absicht von LC gewesen, letztere als Waffenerprobungsträger mit der Bezeichnung V12 der E-Stelle Tarnewitz zuzuteilen, wie aus dem C-Amts-Programm vom 1. Februar 1941 hervorgeht. Erst die Notwendigkeit, ein Schleppflugzeug haben zu müssen, brachte die Entscheidung, die 0001 für die Waffen- und Lafettenerprobung zu verwenden.
Von Beginn des Rußlandfeldzugs an scheint das Flugzeug W.Nr.0002 — neben den immer gefährlich bleibenden „Troika"-Gespannen aus drei Bf 110 — zunächst das einzige gewesen zu sein, das in der Lage war, außengelandete Großlastensegler Me 321 zu ihren Einsatzhäfen zurückzuschleppen, worauf noch in einem anderen Kapitel einzugehen sein wird.
Dort werden auch die übrigen Kleinserienflugzeuge im einzelnen behandelt, die fast alle zumindest zeitweise bei der Lufthansa, später aber bei der Luftwaffe landeten und über deren wechselhaftes Schicksal noch einiges zu sagen ist.
Da die Firma für die Erprobung von Komponenten und neu entwickelten Ausrüstungsteilen kein eigenes Flugzeug zur Verfügung hatte, wurde das eine oder andere Flugzeug der Kleinserie bei gelegentlichen Aufenthaltszeiten im Stammwerk im Einvernehmen sowohl mit dem RLM als auch mit dem Halter für solche Zwecke herangezogen. So wurde z.B. an der W.Nr.0007 in der Zeit zwischen dem 21. und dem 30. März 1940 in Dessau eine neu entwickelte Kurssteuerung erprobt. Etwa ein Jahr später, am 26. Mai 1941, endete die Erprobung einer Weiterentwicklung, einer Dreiachsensteuerung, die man heute als „Autopilot" bezeichnen würde, nach einem Schwingungsbruch am Leitwerk mit einer Bauchlandung[87,115]. Die entstandenen Schäden waren aber nach ca. fünf Wochen wieder beseitigt.
Eine Übersicht über alle Flugzeuge Ju 89 und Ju 90 des ursprünglichen Zindelschen Entwurfs mit ihren Lebenslaufdaten enthält die Anlage 2.

Bei der Erprobung einer Dreiachsensteuerung führte am 26. Mai 1941 ein Schwingungsbruch am Leitwerk der W.Nr.0007 zu einer Bauchlandung. Am 9. Juli flog das Flugzeug wieder.



Versuchs-Werknummernreihe und Baureihenbezeichnungen

Zum Verständnis des Folgenden ist es notwendig, sich etwas mit besonderen Gepflogenheiten zu befassen, die bei Junkers im Bereich Entwicklung und später im Zusammenhang mit dem Vertrieb neuer Flugzeuge üblich waren.
Bei anderen Firmen erhielten Versuchsflugzeuge meist Werknummern, die sich aus der laufenden Fertigungsreihenfolge ergaben und somit mehr oder weniger zufällig zustande kamen.
Im Gegensatz dazu wurden bei Junkers anfangs für die einzelnen Flugzeugmuster jeweils eigene Werknummernreihen verwendet, in denen das Grundmuster, also der Prototyp, die erste Nummer belegte. Als Beispiel sei die Ju 52 erwähnt, für deren Reihenfertigung die Werknummern ab 4000 festgelegt wurden und deren einmotoriger Prototyp somit die W.Nr.4001 erhielt.
1934 änderte sich das. Junkers ging dazu über, die Prototypen und die anschließend gebauten Versuchsflugzeuge aller von diesem Zeitpunkt an entwickelten Muster in einer eigenen Werknummernreihe einzuordnen[24], wobei für jedes davon zehn Nummern vorgesehen wurden.
Die ersten Nummern aus dieser Reihe erhielten die Versuchsflugzeuge des Musters Ju 86, beginnend mit 4901 für die V1, 4902 für die V2, 4903 und 4904 für V3 bzw. V4. Die beiden darauf folgenden Flugzeuge V5 und V6 aber stellten bereits die erste Ausnahme von der Regel dar. Sie stammten offensichtlich schon aus der anlaufenden Serie und hatten die W.Nr. 6001 und 6007. Die folgenden sechs Werknummern von 4905 bis 4910 scheinen unbenutzt geblieben zu sein.

Das nächstfolgende Muster in der Entwicklung war aber bereits die Ju 89, deren V1 folgerichtig die nächste W.Nr. aus der Versuchsnummernreihe, nämlich 4911 erhielt. V2 und V3 bekamen entsprechend 4912 und 4913 zugeteilt. Die zuletzt genannte Nummer wurde auch beibehalten, als die Musterbezeichnung in Ju 90 V1 geändert worden war. Die bereits im vorletzten Kapitel behandelten, anschließend gebauten V-Flugzeuge des neuen Musters Ju 90 erhielten dann die W.Nr.4914 (V2), 4915 (V3) und 4916 (V4). Die folgenden vier Nummern blieben vorerst noch frei, wurden aber später doch noch verwendet, wovon in den nächsten beiden Kapiteln die Rede sein wird.
Die Werknummern ab 4921 wurden dann für die Versuchsflugzeuge des „Schweren Sturzkampfflugzeugs" Ju 87 verwendet, die ab 4931 für die Höhenbomber (später als Höhenforschungsflugzeuge bezeichnet) EF 61. Da von letzterem Muster nur zwei Maschinen gebaut wurden, sind somit auch nur die Nummern 4931 und 4932 belegt worden.
Die letzten zehn Werknummern dieser Versuchs-Werknummernreihe, die damit auch endete, wurden schließlich den Versuchsflugzeugen des Musters Ju 88 zugeteilt. Beginnend mit 4941 für die Ju 88 V1 und aufhörend mit 4949 für die V8 (4948 ist aus unbekannten Gründen nicht belegt!) ergibt sich so eine durchlaufende Reihe von Werknummern mit nur wenig Lücken. Flugzeuge, die W.Nr. aus dieser Reihe tragen, sind somit sofort als Versuchsflugzeuge zu erkennen. Die vollständige Liste, die vor allem auf dem bereits erwähnten Aktenvermerk des Fertigungsbüros vom 9. September 1940 beruht[24], ist als Anlage 1 wiedergegeben. Zusammen mit einigen anderen Dokumenten, über die noch gesprochen wird, liefert sie den Schlüssel für das all die Jahre durch die Literatur geisternde „Rätsel" um die Ju 90, insbesondere aber das der „Ju 90 S".
Bei späteren Flugzeugentwicklungen, wie Ju 188, Ju 252, Ju 288 und auch bei der Ju 290 usw. wurde dieses System, vermutlich durch Einwirken des Technischen Amts, nicht mehr benutzt. Stattdessen erhielten die Versuchsflugzeuge Werknummern, die für jedes Muster einheitlich mit 0001 anfingen.
Eine weitere Eigenheit bei Junkers war die vom *Vertrieb* angewendete Bezeichnungsweise für die verschiedenen Ausführungen eines Musters. In Anlehnung an Gepflogenheiten bei anderen Firmen hier von „Baureihen" zu sprechen, wäre falsch.
Bei der sehr viel stärker als andere deutsche Flugzeughersteller auf Export eingestellten und damit auf Sonderwünsche der Kunden eingehenden Firma Junkers wurden oft nur ganz wenige oder sogar einzelne Stücke eines Musters z.B. mit einem von der Serie abweichenden Motor ausgerüstet. Sie erhielten aber jeweils eine besondere *Vertriebsbezeichnung*, die bei Kriegsflugzeugen den Kennbuchstaben „K", bei Zivilflugzeugen das „Z" enthielt. Die verschiedenen, jeweils eingebauten Motoren waren durch angehängte Ziffern gekennzeichnet. Dieses Verfahren wurde anscheinend erstmals bei der Ju 86 angewendet. So bekamen z.B. die für Ungarn bestimmten, von Gnôme-Rhône 14 K angetriebenen Flugzeuge die Bezeichnung K-2, während die mit Bristol Pegasus III ausgerüsteten Ju 86 für die Schwedische Luftwaffe mit K-4 bezeichnet wurden. Andererseits wurden die mit dem BMW 132 Dc ausgerüsteten Zivilflugzeuge dieses Musters als Z-2 geführt.
Gleichlautend wurde die mit BMW 132 H/1 ausgerüstete Ausführung der Ju 90 bezeichnet. Als Ju 90 Z-2 wurden dann auch einige der Flugzeuge der DLH in die Deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Die Bezeichnung Z-1 hingegen taucht nicht auf. Vorstellbar wäre es, daß sie ursprünglich für die durch die V1 dargestellte Ausführung mit DB 600 A gegolten haben könnte. Die gelegentlich in der Literatur für die beiden Südafrika-Maschinen verwendete Bezeichnung Ju 90 Z-2 kann also auf keinen Fall richtig sein, nachdem anstelle der BMW 132 H/1 die amerikanischen Pratt & Whitney-Twin Wasp-Motoren eingebaut worden waren. Denkbar wäre als richtige Bezeichnung Z-3, falls sich nicht durch die bereits 1938 geplante Umrüstung aller DLH-Kleinserienflugzeuge auf BMW 800 oder Jumo 211 eine noch andere Numerierung ergeben hätte.
Die Benutzung dieser *Vertriebsbezeichnungen*, das muß nochmals betont werden, war eine werksinterne Gepflogenheit des Junkers-Flugzeugvertriebs. Sie hatte keinerlei Bezug zu den vom RLM offiziell festgelegten *Baureihenbezeichnungen*. So lautete z.B. die erste, von Junkers an das RLM gelieferte Baubeschreibung für die Ju 88 mit Motoren Jumo 211 auf „Ju 88 K-2"[76]. Unter dieser Bezeichnung fanden auch die Lieferverhandlungen mit dem RLM/LC statt. Die danach dann aus der Fertigung kommenden Flugzeuge dieser Ausführung aber trugen die allseits bekannte, vom RLM festgelegte *Baureihenbezeichnung* Ju 88 A-1. Selbst ehemalige Flugzeuge der Luftwaffe, die später exportiert wurden, erhielten vom Junkers-Vertrieb noch entsprechende Werksbezeichnungen. So ging z.B. eine Reihe ausgesonderter Ju 87 A-1 nach Grundüberholung bei Junkers als Ju 87 K-4 an die ungarische Fliegertruppe[77].

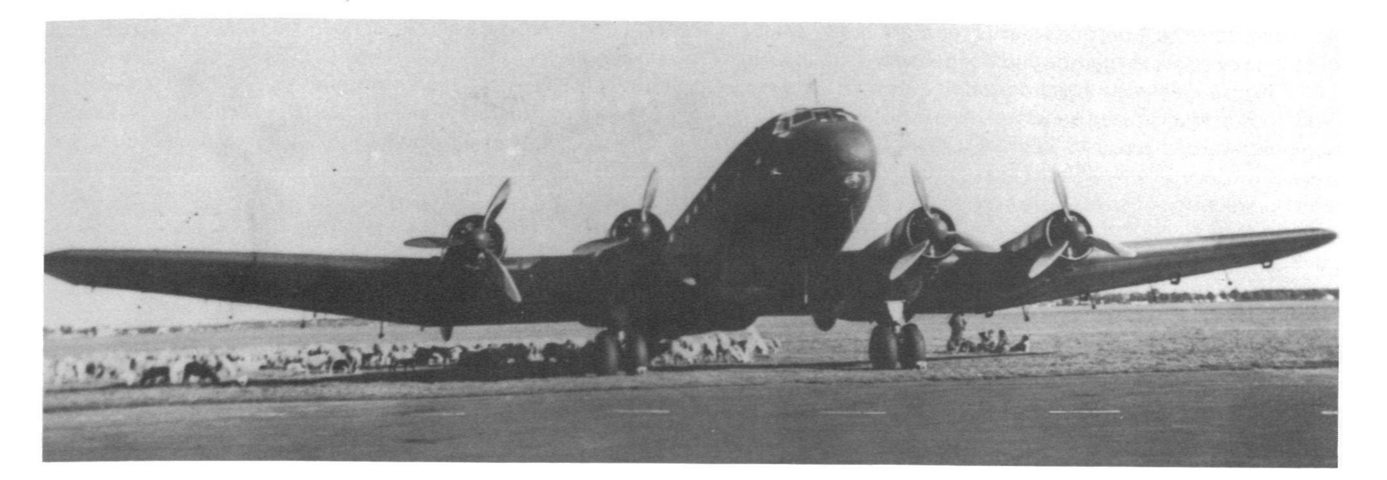
Der nächste Schritt (V5 und V6)

Schon während der Werkserprobung der ersten Versuchsflugzeuge der Ju 90 hatte sich gezeigt, daß die geforderten Leistungen mit den vorgesehenen und verfügbaren Motoren BMW 132 H/1 nicht ganz erreichbar waren. Da auch das geplante Rüstgewicht schon in der Fertigung und danach noch durch die nötigen Änderungen erheblich überschritten worden war, forderte

die Lufthansa Startmessungen, die dann am 6. Dezember 1937 von Flugkapt. Kindermann und Flugversuchsingenieur Gast mit der Ju 90 V1 bei verschiedenen Abfluggewichten gemacht wurden[25]. Die DB 600-Motoren waren dabei auf eine Leistung von etwa 900 PS gedrosselt, wie sie auch bei den BMW-Motoren verfügbar sein würde. Die Ergebnisse waren zwar nicht unbefriedigend, führten aber dazu, daß man sich bei Junkers schon um die Jahreswende 1937/38, also mehr als ein Jahr bevor das erste Kleinserienflugzeug Ju 90 in die Luft kam, Gedanken über ein Nachfolgemuster mit stärkeren Motoren machte. Insbesondere sollte bei diesem neuen Entwurf auch der Wunsch der Luftwaffe nach einem für sie uneingeschränkt brauchbaren Großtransportflugzeug berücksichtigt werden.
Der damals gerade erst zu Junkers gekommene neue Entwicklungschef, Prof. Herbert Wagner, ein gebürtiger Österreicher, nahm sich der Aufgabe an. Seine Vorschläge bildeten die Grundlage für ein Angebot mit der Nr. 2774 und dem Datum vom 6. Januar 1939, auf das hin das RLM am 1. April d.J. den Auftrag zur „Entwicklung und zum Bau zweier weiterer Versuchsflugzeuge Ju 90"[78] erteilte, welche die Bezeichnungen V5 und V6 sowie innerhalb der Versuchs-Werknummernreihe die W.Nr. 4917 und 4918 erhielten. Zu beachten ist, daß noch nicht einmal hier, wo es sich eindeutig um eine wesentlich veränderte Ausführung der Ju 90 handelt, bei der Firma an eine Unterscheidung in Form eines an die Musterbezeichnung angehängten Buchstabens gedacht wurde.
Auch im Nullserienprogramm Nr. 11 von GL/C vom 26. April 1939[79] erscheinen die beiden Flugzeuge mit der einfachen Bezeichnung Ju 90 und mit den soeben genannten Werknummern, wobei die V5 als „DLH-Ausführung" bezeichnet wird. Bereits mit dieser Feststellung ist die in der Literatur immer wieder kritiklos übernommene und wiederholte „Umbautheorie" ad absurdum geführt. Danach sollten ja die Flugzeuge der bereits erwähnten Kleinserie Ju 90 neben ihren normalen Werknummern auch noch die Versuchsbezeichnungen V5, V6 usw. erhalten haben. So wäre also z. B. die W.Nr. 90 0001 die V5 gewesen, die 0003 die V7 usw. Da aber gerade von letzterem Flugzeug, der wirklichen V7, sehr viele Bilder existieren, die zeigen, daß es sich ganz wesentlich von einer „normalen" Ju 90 unterscheidet, wie es die 0003 nun einmal war, mußte das, was sich als V7 zeigte, eben durch „Umbau" aus der ursprünglichen 0003 entstanden sein...
Es lohnt nicht, diesen ganzen Unsinn hier nochmals zu wiederholen. Man kann ihn in fast allen bisherigen Veröffentlichungen über dieses Thema nachlesen, sogar bis in die jüngste Zeit hinein. Besser ist, man vergißt ihn!
Die beiden Flugzeuge V5 und V6 waren in Wirklichkeit völlige Neubauten. Die V5 war als zivile Version für die Lufthansa und als Prototyp der geplanten Serie Ju 90 B (diese Bezeichnungsweise findet sich aber ausschließlich in Dokumenten der DLH!) vorgesehen, sollte aber vorerst noch mit den gegenüber den bisherigen BMW 132 H/1 nur wenig stärkeren Motoren BMW 132 M ausgerüstet werden. Die V6 aber, als Ausgangspunkt der Luftwaffentransporterversion, sollte die noch in Entwicklung befindlichen 14-Zylinder-Doppelstern-Motoren BMW 139 bekommen und mit einer Anlage zur Grenzschichtabsaugung ausgerüstet werden, um möglichst kurze Start- und Landestrecken zu erzielen[80]. Ein entsprechender Prüfstand mit einer Flügelattrappe und zwei BMW 139-Versuchsmotoren (V-32 und V-34) zur Erprobung der Absauganlage wurde in Dessau zwischen April und Juni 1939 gebaut und Anfang Juli in Betrieb genommen. Er lief bis Februar 1940.
Auch in Windkanälen, sowohl im werkseigenen in Dessau, wie auch bei der AVA in Göttingen, wurden die Eigenheiten eines Flügels mit Absaugung und Ausblasung untersucht, worüber mehrere Berichte Zeugnis ablegen[81,82].
Als Liefertermin für die V5 war der September 1939 und für die V6 der Januar 1940 vorgesehen.
Obwohl die technischen Einzelheiten noch nicht genau festgelegt waren, hatte die DLH schon im Juli 1938[83] ihre verbindliche Kaufabsicht für fünf Ju 90 B erklärt, um im Fertigungsprogramm berücksichtigt zu werden. Die Ablieferung wurde mit Junkers für die Monate April bis Juni 1940 vereinbart. Während für das zweite dieser Flugzeuge Jumo 206-Dieselmotoren mit 1200 PS Startleistung vorgesehen waren, sollten in die übrigen vier Ju 90 B-Doppelstern-Motoren BMW 139 oder 801 mit 1500 PS Startleistung eingebaut werden[55]. Ausgelegt wie bei der „alten" Ju 90 wiederum für 40 Passagiere, waren Fluggewichte von 25.600 bzw. 26.770 kg errechnet worden.
Erst jetzt ergab sich die Notwendigkeit, zur Unterscheidung der Kleinserienflugzeuge von den Flugzeugen des neuen Entwurfs, für die ersteren nachträglich das A im Gegensatz zum B für die nach den neuen Prototypen V5 und V6 entstehenden Ju 90 einzuführen. Eingebürgert haben sich diese beiden Bezeichnungen aber offensichtlich nur bei der Lufthansa und beim RLM, erstaunlicherweise aber nicht bei Junkers.
Für die beiden Flugzeuge V5 und V6 hatte man den Rumpf der A-Serie (Kleinserie) fast unverändert übernommen. Lediglich anstelle der fünf Paare rechteckiger Fenster waren beim neuen Entwurf an jeder Seite zehn kreisrunde Einzelfenster mit gleichmäßigem Abstand eingebaut worden. Daraus kann man wohl schließen, daß bei der zivilen Version (V5) die gegenüberliegende Sitzanordnung in Einzelabteilen fallen gelassen worden war, aber auch, daß bei diesen beiden Flugzeugen das alte Streben nach weitgehender Einheitlichkeit von eventuellen zivilen Versionen mit den militärischen wieder mehr Gewicht bekommen hatte.

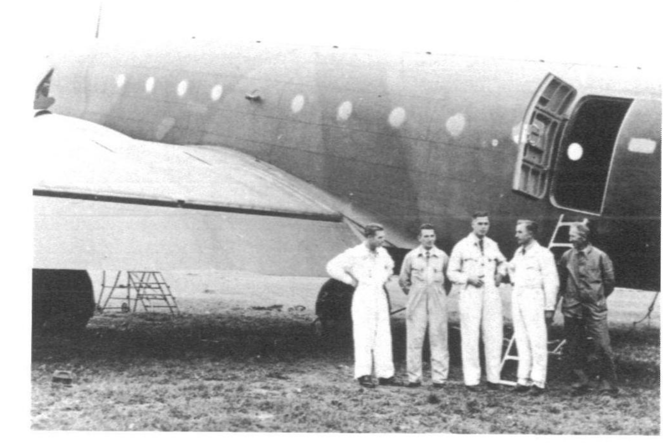


Innenarbeiten am Rumpf von Ju 90 V5 oder V6.

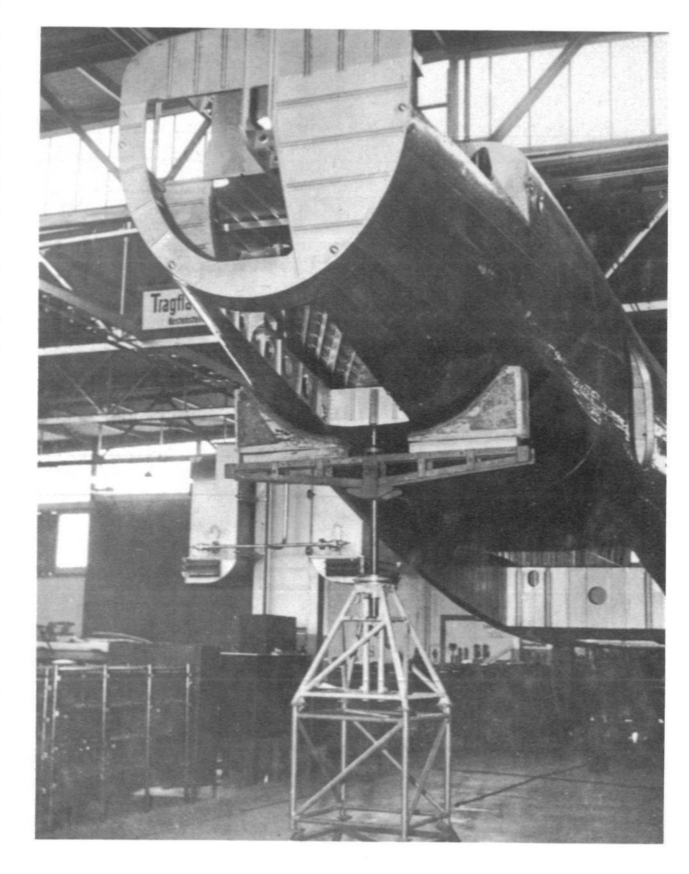


Die Ju 90 V5, vermutlich im September 1942 in Dessau. Ihre BMW 132 M unterscheiden sie von der äußerlich sonst gleichen V6. Die Junkers VS 5-Verstellpropeller haben jetzt Hauben.

In einem der Seitenfenster der V5 ist ein Meßgerät eingebaut. Vor dem Flugzeug die Betreuermannschaft (von links) unbekannt, Zeh (BM), Müller (Prüfer), Drobeck (BM) und Boesener (BM). ▷



Das Heck der Ju 90 V6 mit den Ausschnitten für die Trapoklappe, den Einziehsporn und das Höhenleitwerk. ▷▽



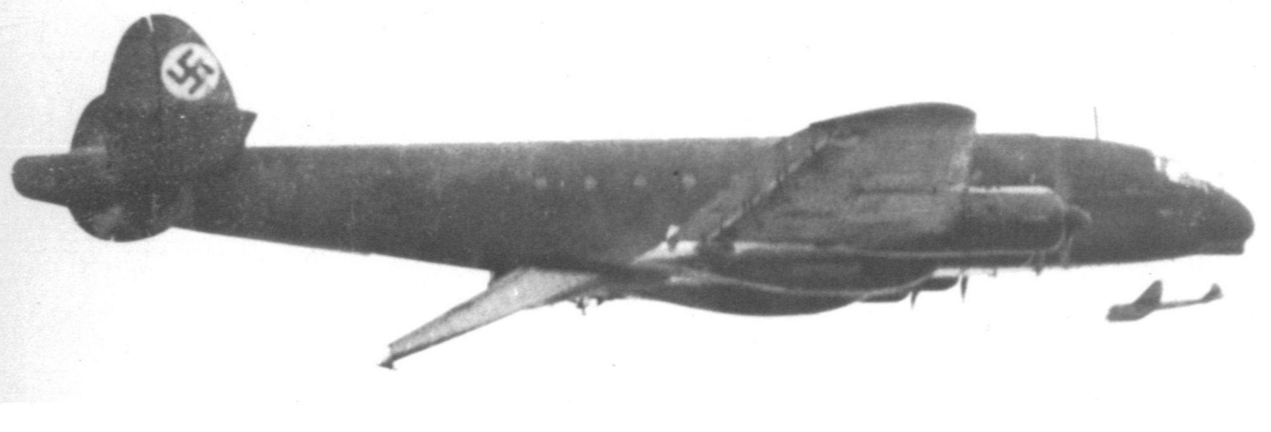
Völlig neu hingegen war der Flügel, welcher über die ganze Spannweite ein sehr dickes Profil (17%) hatte und mit einer neuentwickelten Querruderform, den sogenannten „Spaltquerrudern" ausgestattet war. Der Umriß war gegenüber der Kleinserie — bei gleichgebliebener Spannweite — zu einem rechteckigen Mittelteil mit trapezförmigen Außenteilen geändert worden. Nachdem auch das Leitwerk von der bisherigen Form in Art der Junkers „Doppelflügel" zu einem nun rechteckigen Höhenleitwerk mit leichter V-Stellung und mit ovalen Endscheiben-Seitenleitwerken abgeändert worden war, waren die letzten Merkmale verschwunden, die noch vom Entwurf der Ju 89 herrührten. Es ist anzunehmen, daß bei diesen Änderungen sowohl die aerodynamischen Eigenheiten des stark gepfeilten und mit relativ großer V-Stellung gebauten alten Flügels als auch der Wunsch nach Fertigungsvereinfachung eine wesentliche Rolle gespielt haben dürften.
Ganz neu war auch das Fahrwerk. An einem zentralen EC-Federbein aus Elektron-Spritzguß mit Ringfedern und Fettdämpfung saßen jetzt Doppelräder mit den Abmessungen 1320 × 480 mm, die beim Einziehen nach hinten von den Fahrwerksklappen völlig abgedeckt wurden.
Daß die V5 als D-ANBS schon am 5. Dezember 1939 unter Flugkapt. Walter Pretschner, wieder begleitet von Dipl.-Ing. Gast, zum Erstflug starten konnte[25], ist wohl nur dadurch zu erklären, daß die Arbeit auch an diesem Flugzeug schon sehr viel früher begonnen worden sein muß, als es sogar das Datum des entsprechenden Junkers-Angebots (6. Januar 1939) vermuten läßt. Die früheste Erwähnung des Projekts „Ju 90 mit neuem Flügel" findet sich bereits in einem DLH-Bericht von Ende März 1938 und die Bezeichnung Ju 90 V5 ist erstmals in einem Dokument vom 1. Juli 1938 nachweisbar.

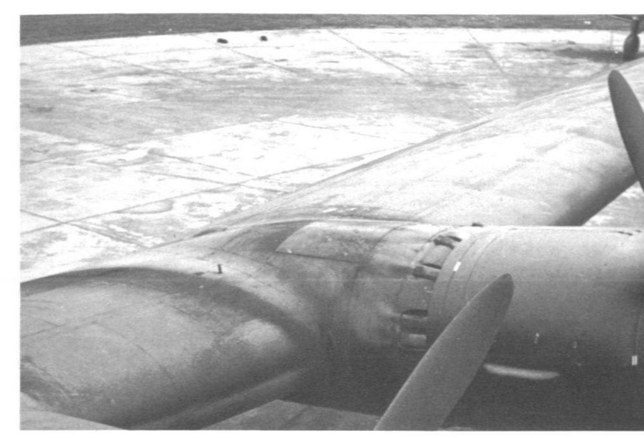
Für die militärische Transporterausführung gab es 1938 ebenfalls schon eine sehr ehrgeizige und weitgehende Planung. Nach dem Flugzeugentwicklungsprogramm vom 3. September 1938[84] sollte das Flugzeug bereits ab Herbst 1939 bei der Truppe eingeführt werden, wozu 15 Stück bis 1. April 1940 auszuliefern gewesen wären. Die Fertigung hätte bis Ende 1940 sogar auf zehn Flugzeuge pro Monat gesteigert werden sollen. So schnell ging es aber dann doch nicht.
Der Erstflug der V6 (D-AOKD), welche ja der Prototyp des militärischen Transporters sein sollte, mit Flugkapt. Hesselbach am Steuer und den beiden Flugversuchsingenieuren Endres und Gast als Begleiter, fand erst am 30. Juli 1940 statt[25,40]. Von den dabei eingebauten Versuchsmotoren BMW 139 V-40 bis V-42 sowie V-47 wurden nach nur wenigen Flügen drei durch andere (V-43 und 44 sowie V-50) ersetzt.
Der Ausbruch des Krieges wirkte sich sehr schnell auf alle Planungen aus. Im Beschaffungsprogramm Nr. 10 von LC vom 1. Januar 1939[85] waren nur vier Flugzeuge Ju 90 mit BMW 801-Motoren aufgeführt gewesen. Diese Zahl war im darauffolgenden Programm Nr. 11 vom 1. April[86] bereits wieder auf insgesamt 141 (!) Stück erhöht worden, von denen 101 von Junkers, die übrigen von Weser Flugzeugbau zu liefern gewesen wären. Unter Bezug auf dieses Programm bekam Junkers von GL/C2 mit Datum vom 4. Juli 1939 einen Vorbescheid auf Lieferung von drei Ju 90 (anscheinend die W.Nr.0008 bis 0010), der außerdem die Genehmigung der Materialbeschaffung für weitere 20 Flugzeuge enthielt[87]. Der Bau dieser 20 Flugzeuge sollte aber erst später freigegeben werden. Ein Hinweis darauf, in welcher Ausführung (A oder B) oder mit welchen Motoren diese Flugzeuge hätten geliefert werden sollen, fehlt. Es kann aber angenommen werden, daß zu dieser Zeit und nach den vorliegenden Erfahrungen mit der Ju 90 A nur noch die Ausführung 8 gemeint sein konnte.
Als Folge des vom Generalstab veranlaßten „Konzentrierten Flugzeugprogramms"[67] enthielt der Lieferplan 15 mit Datum 1. Oktober 1939 dann keine einzige Ju 90 mehr, weshalb LC mit Schreiben vom 20. Oktober[88] die bis dahin an Junkers erteilten Vorbescheide aufhob. Auch die Lufthansa mußte ihre Option auf fünf Flugzeuge zurückziehen, weil alle Arbeiten an zivilen Flugzeugprojekten zurückgestellt worden waren, um Kapazität für die dringend notwendige Erhöhung der Produktion von Jagd- und Kampfflugzeugen freizumachen.
Bei den vorgesehenen Programmen für die beiden Flugzeuge V5 und V6 ergab sich ebenfalls eine Verschiebung. Die Hochauftriebsuntersuchungen mit Absaugung der Flügelgrenzschicht im Landeklappenbereich und Ausblasung über den bereits erwähnten Spaltquerrudern, die ja ursprünglich an der V6 vorgesehen waren, wurden auf die V5 übertragen. Das Fahrwerk, das für beide Flugzeuge — wie bereits erwähnt — in Einbeinform mit Doppelrädern neu konstruiert worden war, wurde an der V5 für diesen Zweck weiter verstärkt und mit einem besonders großen Federweg ausgestattet. Zum Betrieb der Absauge- und Ausblaseeinrichtung wurde vorne im Rumpf ein Argusmotor eingebaut, der ein großes Gebläse antrieb.
Die V6 aber erhielt zum erstenmal die sogenannte Transporterklappe, meist kurz als „Trapoklappe" bezeichnet. Mit Hilfe von mechanisch angetriebenen Schraubspindeln ausgefahren, hob sie das ganze Rumpfheck so hoch, daß in die auf der Rumpfunterseite entstehende freie Öffnung — über die Klappe als Rampe — Fahrzeuge direkt in den Laderaum fahren, bzw. mit Hilfe einer flugzeugeigenen, motorgetriebenen Seilwinde hineingezogen werden konnten. Den Antrieb sowohl für die Ein-

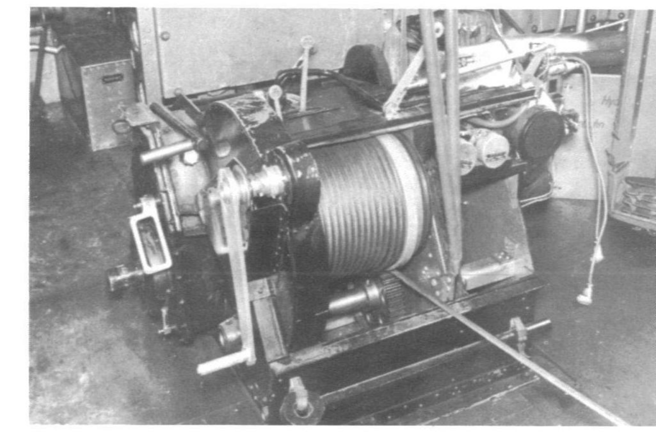
Die in die V6 eingebauten Motoren BMW 139 weisen doch schon viele Ähnlichkeiten mit dem Nachfolgemuster BMW 801 auf. ▷

Die V6 führt sehr wohl ein ziviles Kennzeichen, nämlich D-AOKD, das auf dem Rumpf schwach, auf der Unterseite der Tragfläche aber sehr gut abgelesen werden kann. Sie fliegt hier noch mit geschlossener Trapoklappe ...

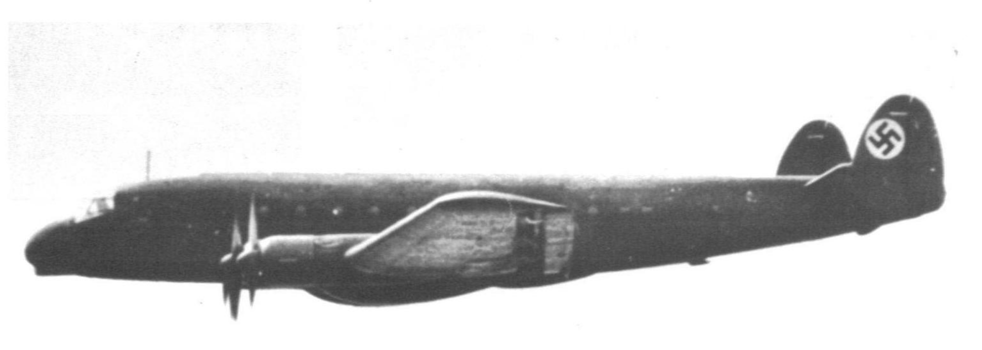
... die bei diesem Flug am 25. April 1941, ausnahmsweise unter Führung von Flugkapitän Holzbaur, erstmals in der Luft ausgefahren wird. Dadurch ergaben sich nach Aussage der beteiligten Flugzeugführer nur geringe Lastigkeitsänderungen.



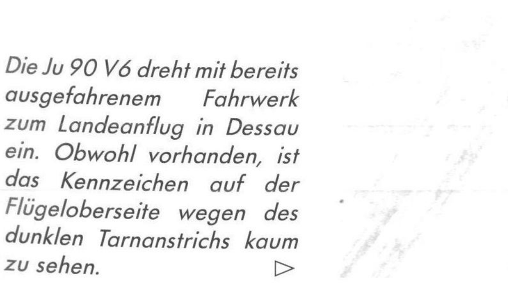




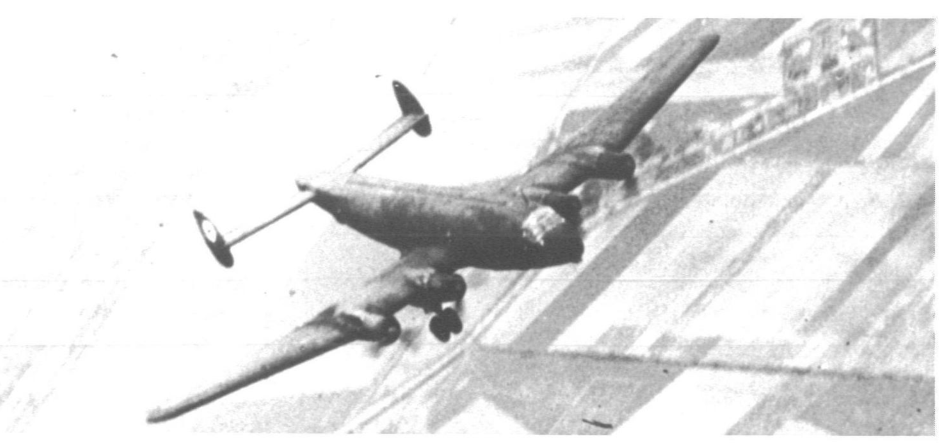
Die Seilwinde mit einem 12-PS-DKW-Zweizylindermotor zum Hochziehen von Lasten über die Trapoklappe. ▷△



▷ *Nicht sehr oft wird ein Flugzeug im Fluge von seiner linken Seite gezeigt, wie hier die Ju 90 V6, W.Nr. 4918. Beim neuen Tragwerk sind erstmals die damals gerade aufkommenden Spaltquerruder angewendet worden, die aber wegen des dicken Flügelprofils nicht so wirksam wie erwartet waren.*



Die Ju 90 V6 dreht mit bereits ausgefahrenem Fahrwerk zum Landeanflug in Dessau ein. Obwohl vorhanden, ist das Kennzeichen auf der Flügeloberseite wegen des dunklen Tarnanstrichs kaum zu sehen. ▷



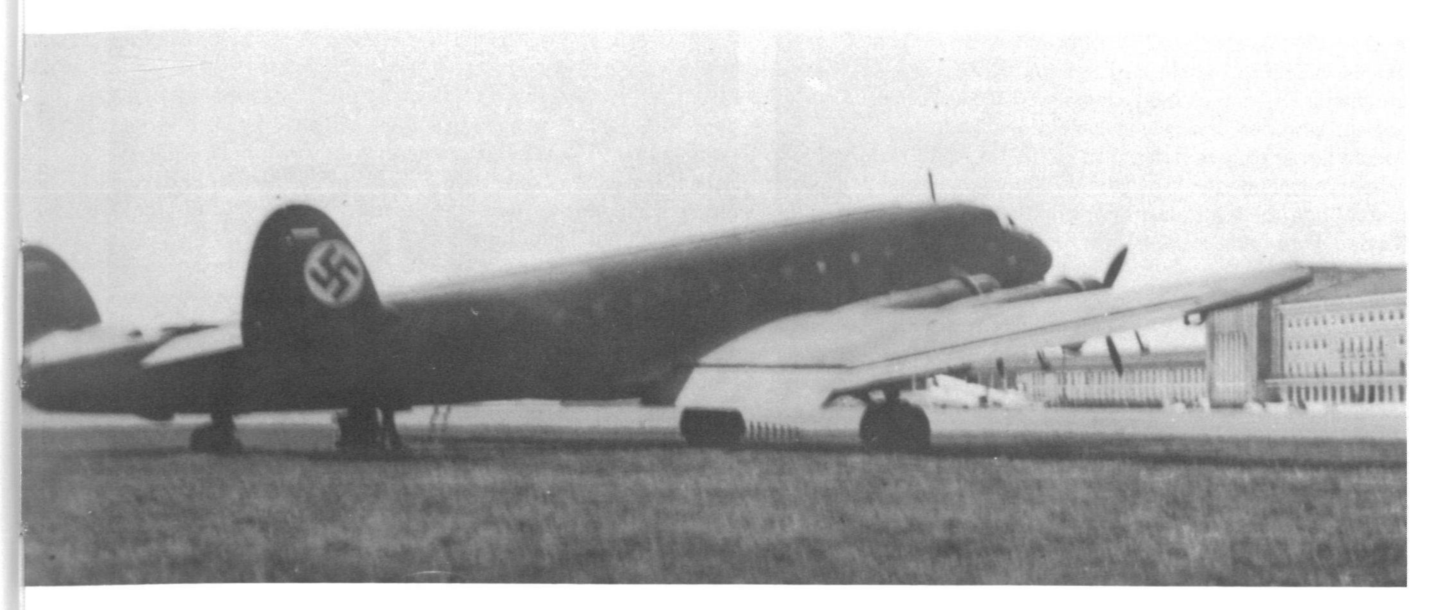


Der Tarnanstrich der V6 zeigt hier bereits starke Spuren von Witterungseinwirkung. Dieser Rumpf wurde dann, nach Einsetzen von 2 Verlängerungsstücken, für die Ju 390 V1 verwendet. △



Das Modell der „Ju 90 B" im Windkanal der AVA Göttingen. Es handelt sich um den Wagnerschen Entwurf für die V5/V6 mit dem 17% dicken Flügel kleiner Spannweite. Zu beachten ist das hier mit untersuchte dritte Leitwerk.

und Ausfahrmechanik als auch für die Lastenwinde lieferte ein vorne im Laderaum eingebauter, 12 PS starker DKW-Motor mit eigener, unabhängiger Versorgung.
Beladeversuche mit verschiedenen Fahrzeugen, vom Pferdewagen bis zum Halbkettenschützenpanzer, wurden z. T. in einer Attrappe, z. T. auch am Flugzeug gemacht, wovon Bilder bereits verschiedentlich veröffentlicht worden sind.
Nachdem die Möglichkeit der Klappenöffnung auch im Fluge untersucht worden war (April und Juni 1941[89]), fanden Anfang September in Wittstock Abwurf- und Absprungversuche statt, die ebenfalls erfolgreich abgeschlossen werden konnten.
Wegen der Störanfälligkeit der in der V6 immer noch eingebauten Motoren BMW 139, deren Entwicklung zugunsten des BMW 801 bereits aufgegeben worden war, sollte das Flugzeug Anfang 1942 in Merseburg auf diese Motoren umgebaut werden, wozu es aber nicht mehr kam. Stattdessen wurde der Rumpf der V6 ab Mai 1942 in drei Teile zerlegt, um — nach Einfügen von zwei Verlängerungsstücken — für die Ju 390 V1 verwendet zu werden[52,90].
Das war übrigens der *einzige* Fall in der Entwicklungsgeschichte der Ju 90, wo ein Flugzeug zu einem anderen umgebaut worden ist …
Der Einbau einer Absaug- und Ausblasanlage in das Flugzeug V5 und deren Erprobung bedeuteten die erstmalige Anwendung von Erkenntnissen, die schon vorher im Windkanal gewonnen worden waren, bei einem großen Flugzeug. Die Grundsatzuntersuchungen hatten gezeigt, daß „bei erträglichem Leistungsaufwand zur Förderung der abgesaugten oder ausgeblasenen Luft eine bedeutende Steigerung des Höchstauftriebs erreichbar ist. Die mit derartigen Flügeln erreichten Auftriebsbeiwerte liegen weit über denen von Profilen mit normalen Landehilfen". So hieß es im Bericht über eine von Junkers bei der Aerodynamischen Versuchsanstalt Göttingen (AVA) in Auftrag gegebene entsprechende Untersuchung[81,82]. Die darin enthaltenen Bilder und Darstellungen sind in doppelter Hinsicht interessant. Sie zeigen nämlich das dabei verwendete Modell, das in seiner Form einschließlich des über die ganze Spannweite dicken Flügels genau dem Bauzustand von V5 und V6 entspricht, das aber dazu noch eine dritte, ebenfalls ovale Seitenflosse auf dem Rumpfheck aufweist. Erinnert man sich an die weiter oben erwähnten Versuche an der Ju 90 V4, mit Hilfe eines solchen Zusatzleitwerks die vorhandenen Stabilitätsprobleme der Ju 90 A zu lösen, so gibt die beim Modell der Ju 90 B im Windkanal mituntersuchte Leitwerksanordnung wohl die Bestätigung dafür, daß auch mit dem neuen Flügel das Stabilitätsproblem um die Hochachse offensichtlich immer noch nicht zufriedenstellend gelöst war. Interessant im Sinne des weiter oben Gesagten ist außerdem die Tatsache, daß im Bericht der werkseigenen Abteilung Strömungstechnik über deren Versuche stets nur von „Ju 90 — neue Form" die Rede ist.
Die in der Zeit vom 23. bis zum 25. August 1941 von Flugkapt. Hans-Joachim Pancherz zusammen mit dem Flugversuchsingenieur Boryn in München-Riem durchgeführten Erprobungsflüge mit der V5[89] konnten aber insgesamt erfolgreich abgeschlossen werden, wobei Auftriebsbeiwerte c_a von 4,2 beim Start und 3,8 bei der Landung erreicht und damit die Ergebnisse der verschiedenen Windkanaluntersuchungen bestätigt wurden.
Bereits zwei Monate zuvor waren mit dem Flugzeug als Vorversuche für eine Luftbetankung[91] Schleppversuche mit einer Fw 58 „Weihe" (V18 D-OXLR mit versuchsweise angebautem Bugradfahrwerk) durchgeführt worden, wobei die Weihe zunächst mit einem kurzen Seil, später starr angehängt wurde. Zur Beobachtung des geschleppten Flugzeugs erhielt die V5 Rückblickspiegel rechts und links neben den Seitenfenstern des Führerraums, wie sie auch schon bei der 0002 angebracht worden waren.
Der letzte Flug der Maschine bei der Flugversuchsabteilung war der Rückflug von München-Riem nach Dessau am 25. August 1941, wie das Flugbuch Pancherz ausweist[89].
Zwischen Ende August und vermutlich Anfang Oktober 1941 war das Flugzeug, Bemerkungen in den Vertriebs-Monatsberichten[52] zufolge, schließlich mit der „Nottransportstaffel Rangsdorf" im Osten im Einsatz (siehe Kapitel „Die Luftwaffe greift zu"). Dazu hatte es offensichtlich einen allseitigen Anstrich in Dunkelgrün 71 oder Schwarzgrün 70 erhalten.
Nach einer Überholung im Werk wurde es ab 11. November als wieder zu einem Sondereinsatz an der Ostfront kommandiert gemeldet, von dem es im Dezember nach Merseburg zurückkehrte. Dort sollte u.a. eine Teilüberholung der Motoren stattfinden, von der es aber in einem der Berichte[52] heißt, daß sie bis zum Mai 1942 wegen „unvollständiger Rücklieferung der Reparatur-Motoren" nicht abgeschlossen war. In Flugbüchern[89,53] erscheint das Flugzeug dann nur noch für einen kurzen Versuchsflug am 23. September 1942 in Dessau, sowie

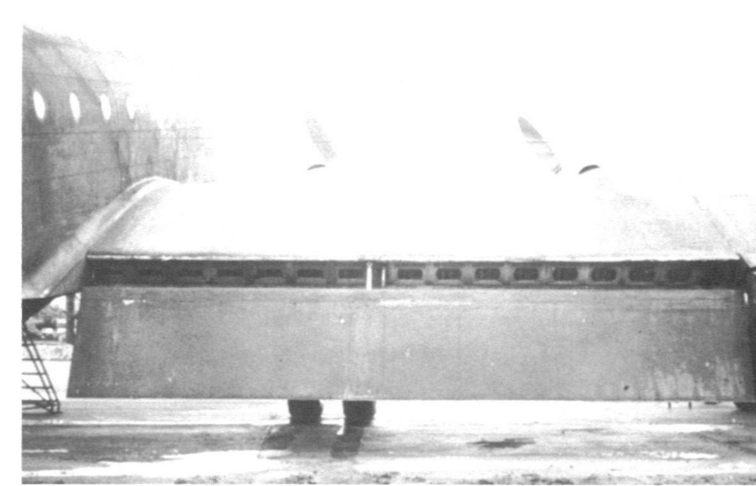


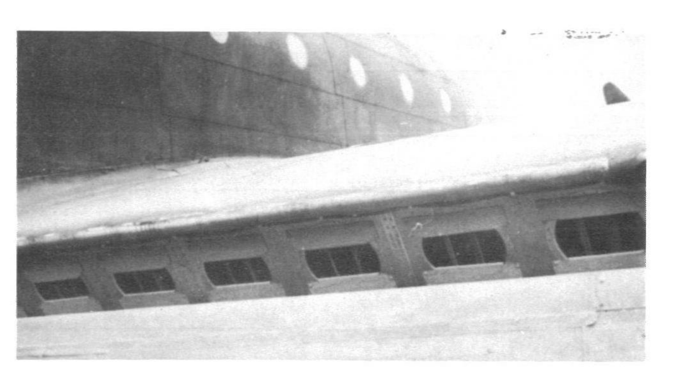
△ Die Ju 90 V5 während der Absaugeversuche in München-Riem im August 1941.

Zur Erhöhung des Auftriebs bei Start und Landung sind die Ausblaseöffnungen über den Landeklappen angeordnet, deren Größe von innen nach außen zunahm, um wegen des Druckabfalls in der Zuleitung trotzdem eine einigermaßen gleichmäßige Verteilung über die Klappenbreite zu erreichen. ▷

In den Ausblaseöffnungen sind Umlenkschaufeln eingebaut, um möglichst wenig Strömungsverluste hinnehmen zu müssen. Abgesaugt wurde die Luft über den Querrudern. ▽

Auch über den äußeren Landeklappen befinden sich Ausblaseöffnungen. ▽▽





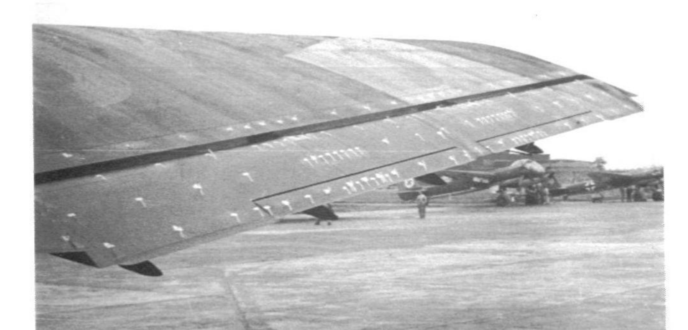


zwei Wochen später, am 7. Oktober, mit einem Flug von Dessau nach Merseburg, wohin es Flugkapt. Funke zur Überholung brachte. Dort kann es möglicherweise längere Zeit gestanden haben, worüber aber keine Unterlagen vorhanden sind. Es spricht ferner einiges dafür, daß es die V5 war, mit der in den dazwischenliegenden Wochen und Monaten mehrfach Werksangehörige zwischen den Konstruktionsbüros der Firma in Dessau, Paris und Amsterdam hin und her transportiert worden seien, wie ein Werkspilot behauptet. Auch dafür fehlen leider zweifelsfreie Nachweise.
Als spätester Zeitpunkt, zu dem die V5 als noch vorhanden nachgewiesen werden kann, muß etwa der 15. Februar 1943 angesehen werden. Um diesen Zeitpunkt herum muß das Flugzeug von einem Flug von Dessau über Berlin, Warschau und Shitomir bis nach Dnjepropetrowsk unter Führung von Flugkapitän Hesselbach wieder nach Dessau oder Merseburg zurückgekommen sein. Bald danach dürfte es aber verschrottet worden sein.
Der von Prof. Wagner neu entworfene Flügel, mit dem V5 und V6 gebaut worden sind, hat insgesamt die Erwartungen nicht erfüllt, die man in ihn gesetzt hatte. Die gleichen Schwierigkeiten wie bei der Ju 90 A traten auch hier auf, z. T. sogar noch verstärkt. Insbesondere war es eine noch schlechtere Querruderwirksamkeit, über die geklagt wurde. Um die Ursache dafür zu ermitteln, fanden in Dessau umfangreiche Flugversuche statt[40]. Die Erklärung fand sich in dem auch bei den Außenflügeln verwendeten 17% dicken Profil. In dem entsprechend breiten, verwirbelten „Totwasser“ des Flügels schwimmend, mußten die Querruder beträchtlich weit ausgeschlagen werden, ehe sie Wirkung zeigten.



Die Fw 58 V18 „Weihe“ (W.Nr.2707) mit provisorisch angebautem Bugradfahrwerk. Dieses Flugzeug wurde in Dessau in der Zeit vom 18. Juni bis zum 18. Juli 1941 zu Schleppversuchen hinter der Ju 90 V5 verwendet, die bis zur starren Kupplung führten. Gedacht war dies als Vorversuch für die Möglichkeit einer Luftbetankung. △

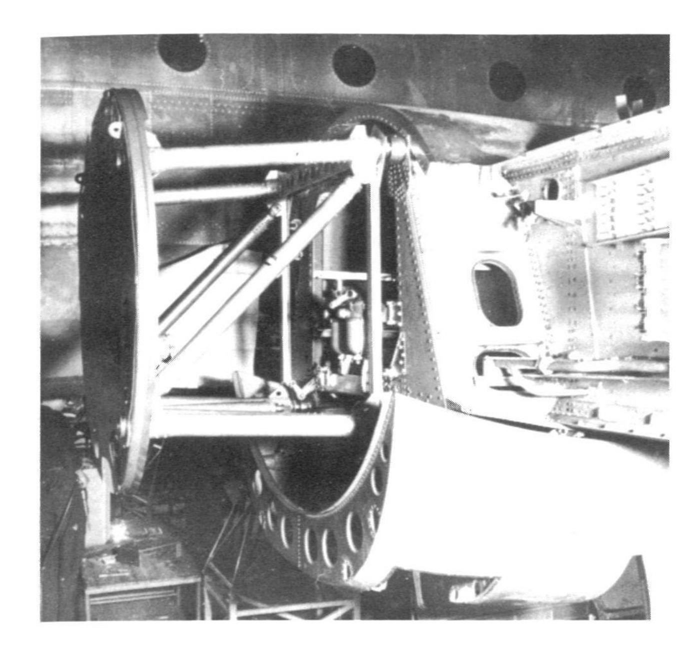
Aufgeklebte Wollfäden im Bereich der Querruder der V6 sollen helfen, die Ursache der schlechten Wirksamkeit bei kleinen Ausschlägen zu finden. Man kann auf der Flügeloberseite die Buchstaben OKD des Kennzeichens erkennen. ▽

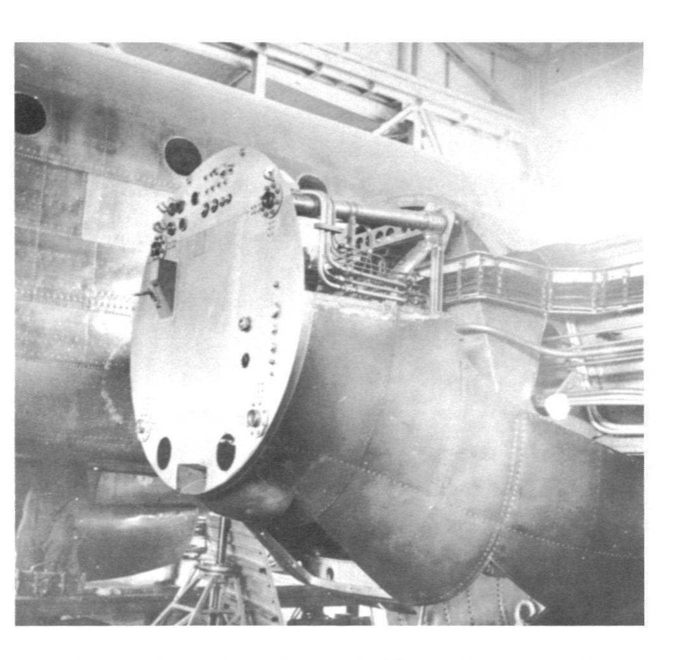


Auch zu diesem Problem fanden entsprechende parallel laufende Windkanaluntersuchungen statt, deren Ergebnisse in einem Bericht des Konstruktionsbüros vom 5. Oktober 1940 mit dem Titel „Einfluß der Profildicke auf Querruderwirkung und -moment Ju 90 V11“[92] zusammengefaßt wurden. Ein weiterer Bericht derselben Stelle vom 7. Mai 1941 läßt erkennen, daß dieses Problem die Aerodynamiker von Junkers noch länger beschäftigt hat. Unter dem Titel „Querruder Ju 90 V11 Paris“[93] wird das Ergebnis von Versuchen an einem Holzmodell des Querruderbereichs im Maßstab 1:1,5 (!) im Großwindkanal von Chalais-Meudon dargestellt. Es heißt dort, daß eine neue Querruderform bei dünnerem Flügelprofil und dünnerem Ruder mit einem Profil NACA 2414,3 die erwünschte gute Ruderwirksamkeit ergäbe.
Interessant ist natürlich, daß diese Versuche zwar im Hinblick auf die zu der Zeit bereits in Arbeit befindliche Ju 90 V11, d.h. die spätere Ju 290 gemacht worden sind, die Erkenntnisse aber, welche dabei und bei der sonstigen Erprobung der beiden Flugzeuge V5 und V6 gewonnen worden waren, bereits bei der Konstruktion und dem Bau der folgenden nächsten beiden Versuchsflugzeuge verwertet wurden, der V7 und V8.

Ein falscher Schluß (V7 und V8 oder — die Ju 90 S)

Der von irgend jemand in der Nachkriegszeit unternommene, aber völlig danebengegangene Versuch, diese beiden Flugzeuge in der Entwicklungsgeschichte der Ju 90 unterzubringen, war wohl die Ursache all der bereits erwähnten Fehlschlüsse und des sich anschließend wie ein roter Faden durch die gesamte Literatur ziehenden Durcheinanders.
Erhebliche Zweifel an der ganzen, immer wieder vorgebrachten „Umbautheorie“ hätten eigentlich jedem auch nur etwas technisch interessierten Betrachter kommen müssen, wenn er Bilder z.B. der Ju 90 W.Nr.0003, D-ADFJ „Baden“ und der doch angeblich durch „Umbau“ aus ihr hervorgegangenen Ju 90 V7 GF+GH miteinander verglich. Weshalb nur, so müßte er sich gefragt haben, hat man die fünf Paare rechteckiger Seitenfenster im Rumpf der 0003 beim „Umbau“ durch nun elf kleinere, kreisrunde an der V7 ersetzt, um nur eines der augenfälligsten Merkmale zu nennen? Welchen Sinn hätte eine solche Maßnahme überhaupt haben können? Doch gar keinen!
Wenn man dann noch feststellt, daß nach den erhalten gebliebenen Stationsberichten der DLH-Flugleitungen Madrid und Barcelona die D-ADFJ im Oktober 1941 im planmäßigen Linienverkehr des Unternehmens zwischen Deutschland und Spanien eingesetzt war, zu genau der gleichen Zeit aber die V7 GF+GH in Rechlin ihre Trapoklappen- und Lastenabwurfversuche machte[89,94], so zeigte sich einmal mehr die ganze Unhaltbarkeit der seltsamen „Umbautheorie“.
Die endgültige Erkenntnis über die wirklichen, ganz einfachen Zusammenhänge aber hatte ein Dokument gebracht, das den Flugzeugbestand der damaligen Lufttransportstaffel 290 mit Stand vom 15. Juli 1943 enthielt[95]. Zu der Einheit, die zu dieser Zeit noch in Grosseto (Mittelitalien) lag, gehörten neben der Ju 90 V4 und den Kleinserienflugzeugen 0002, 0005, 0006, 0007 und 0009 auch die Ju 90 V7 und V8. Entscheidend war, daß in der Liste neben den allgemein bekannten Stammkennzeichen der beiden zuletzt genannten Flugzeuge, nämlich GF+GH und DJ+YE, auch ihre Werknummern angegeben waren. Sie lauteten 4919 und 4920!
Erinnert man sich an das, was im Kapitel „Versuchs-Werknummernreihe“ gesagt worden ist, so hat man auf einmal ganz klare Verhältnisse. Die beiden Flugzeuge V7 und V8 waren, genau wie ihre zwei Vorgänger, Neubauten und sind niemals durch „Umbau“ aus anderen entstanden. Sie trugen deshalb, ebenso wie die V5 und die V6, Werknummern aus der Versuchs-Werknummernreihe.
Den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau der beiden Flugzeuge V7 und V8 (W.Nr.4919 und 4920) mit einem Umfang von RM 4 Millionen hatte das Technische Amt schon am 13. März 1939 erteilt, sogar ohne daß ein Junkers-Angebot bereits vorgelegen hätte. Erklären ließe sich diese ungewöhnliche Vorgehensweise vielleicht damit, daß bereits etwa ein Jahr vorher (20. Februar 1938) die Firma ein Angebot auf „Entwicklung der Ju 90 als Transportflugzeug“ eingereicht und das RLM den Auftrag dazu am 27. März erteilt hatte. Man könnte also sowohl die Entwicklung der V5/V6 als auch die der V7/V8 als im Rahmen dieses Grundauftrags durchgeführt betrachten.
Aus der Tatsache der fast gleichzeitigen Bestellung kann wohl außerdem geschlossen werden, daß ursprünglich alle vier Flugzeuge die gleiche Zelle hätten erhalten sollen, also die für die Ju 90 B vorgesehene. Lediglich durch die Motoren hätten sie sich unterschieden, wobei sowohl V7 als auch V8 von Anfang an mit BMW 801-Motoren ausgerüstet und mit vollständiger Transporteinrichtung, also auch der Trapoklappe, ausgestattet sein sollten.
Als Liefertermine waren von LC im Nullserienprogramm Nr.11 vom 26. April 1939[79] für die V5 September 1939, für die V6 Januar 1940 und schließlich für V7 und V8 Oktober bzw. November 1940 festgelegt worden.
Die Erfahrungen mit V5 und V6 zwangen jedoch offensichtlich zu grundlegenden Änderungen an den beiden nachfolgenden Flugzeugen. Die wichtigste davon war die Verwendung neuer Außenflügel mit vergrößerter Spannweite und bis auf 14% verringerter Profildicke, am Flügelende sogar auf nur 12%. Dies geschah aufgrund der Ergebnisse der bereits erwähnten Windkanaluntersuchungen, die eigentlich erst zur Anwendung bei der Ju 90 V11 vorgesehen waren. Da das Flügelmittelstück ja unverändert mit 17% Profildicke beibehalten worden war, mußte die innere Anschlußrippe der Außenflügel zwangsläufig noch das gleiche dicke Profil aufweisen. Der Übergang auf die erwähnten 14% geschah im innersten Viertel der Außenflügel, so daß der Flügel — von vorne gesehen — dort auf der Oberseite einen

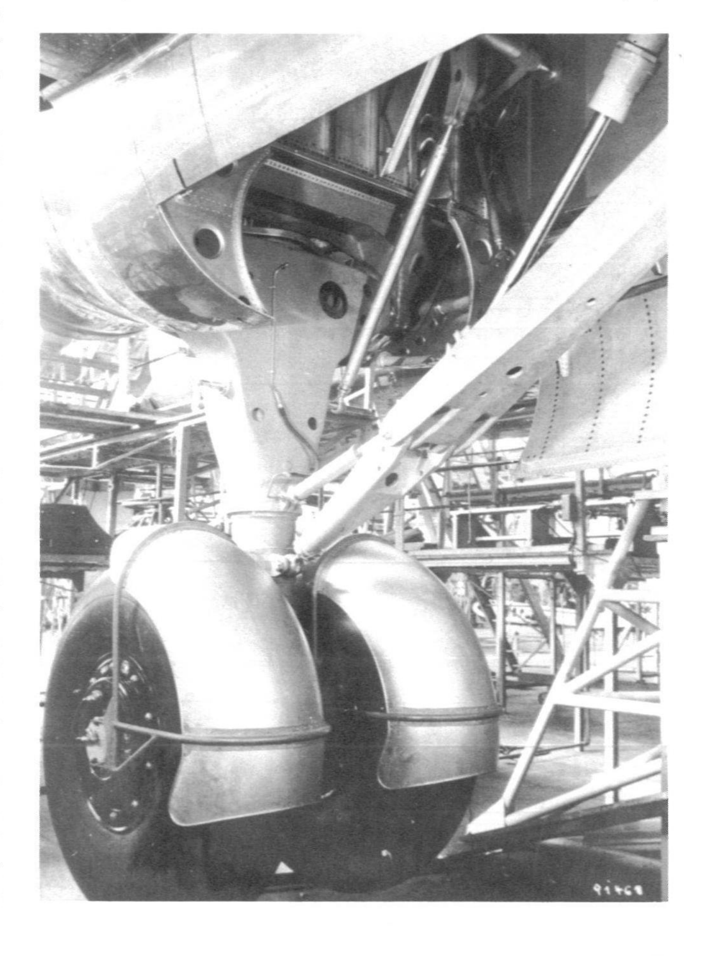


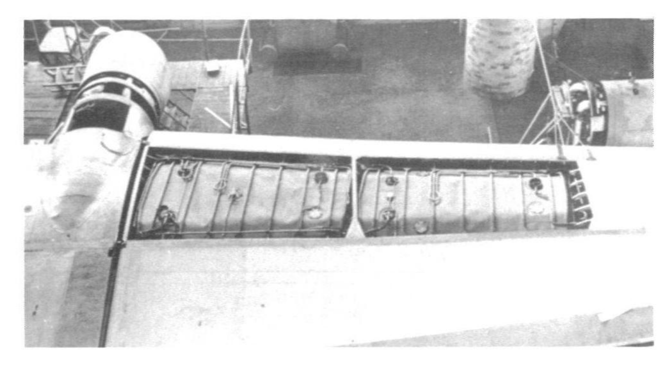


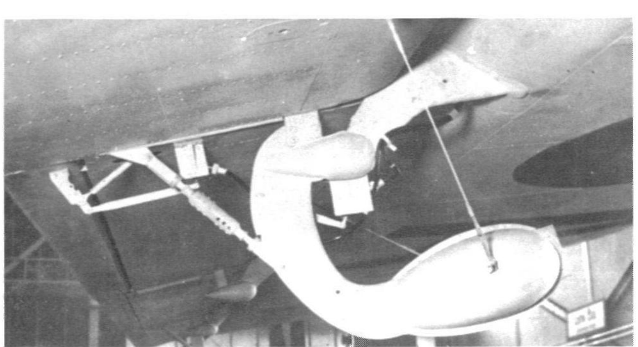
Das Triebwerkzwischenstück an V7 oder V8, befestigt mit 4 Kugelverschraubungen, mit dem Brandspant ganz links.

△ *Motorvorbau mit Brandspant, bei Junkers als Triebwerks-Zwischenstück bezeichnet, vermutlich an der Ju 90 V7. Das Triebwerk mit Verkleidung wird mit 4 Kugelverschraubungen angeflanscht.*

Das Fahrwerk der Ju 90 V7 oder V8. Es besitzt noch einen eigenen Entriegelungszylinder (oberhalb des kurzen Teils der Knickstrebe). ▽









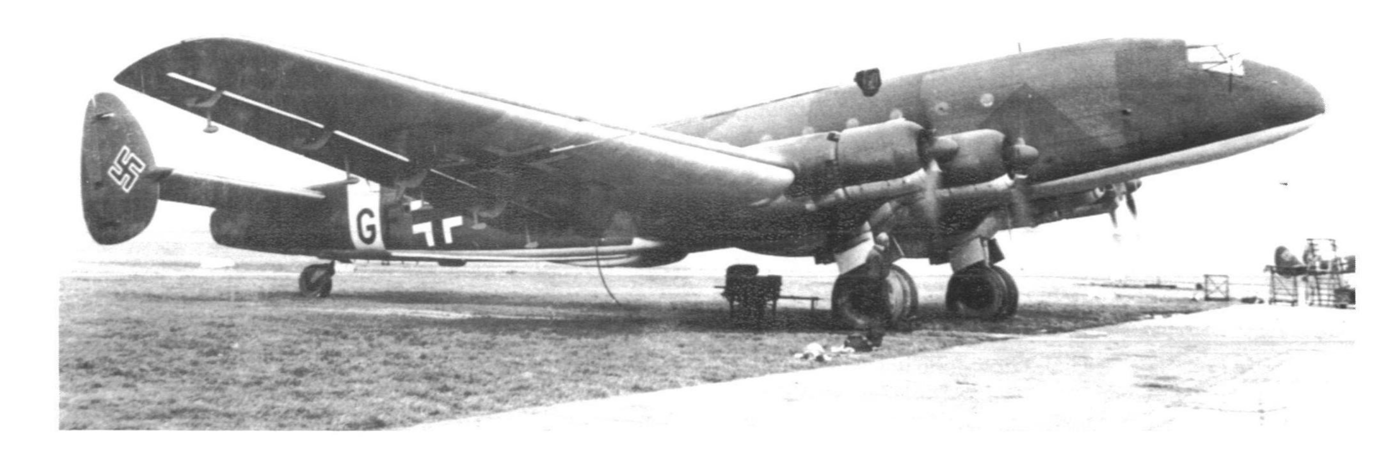
kleinen Knick zeigte, eine Tatsache, welche den Festigkeitsleuten im dafür zuständigen, neu gegründeten „Prager Büro" erhebliche Kopfschmerzen bei ihren Rechnungen bereitete. Leiter dieses Büros war übrigens Dipl.-Ing. Heinz Kraft, der von der Firma Rohrbach zu Junkers gekommen war, von der er vermutlich besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Konstruktion und Bau von Tragflächen mitbrachte.
Als Folge der Spannweitenvergrößerung waren Verstärkungen im Flügelmittelstück und dazu aus Stabilitätsgründen natürlich auch eine entsprechende Rumpfverlängerung notwendig.
Wegen dieser Änderungen, die bereits unter der Verantwortung von Prof. Heinrich Hertel liefen, des Nachfolgers von Prof. Wagner als Entwicklungschef, und an deren Durcharbeiten unter Leitung dieses Prager Büros von Junkers auch die Firmen Letov und Avia ebenso wie ein Konstruktionsbüro in Amsterdam beteiligt waren[98], konnte die V7 erst am 6. September 1941 starten, also mit fast einem Jahr Rückstand gegenüber dem Plan. Außerdem war das Flugzeug noch mit Betriebsbeschränkungen belegt, wegen einiger notwendiger Behelfslösungen in der Zellenstruktur, vor allem im Flügelmittelstück, aber auch in den abgeänderten Außenflügeln.
Den Erstflug, noch mit dem zivilen Kennzeichen D-APFH, führte Flugkapt. Pancherz in Dessau durch[89].
Die Werkserprobung, die bis auf gewisse Schwingungserscheinungen um die Hochachse sehr zufriedenstellend verlief, war bis zum 20. Oktober abgeschlossen. Während des sich vom 21. bis 23. Oktober anschließenden Nachfliegens durch Piloten der E-Stelle Rechlin wurden auf dem Flugplatz Lärz die mit der V6 begonnenen Belade- und Lastenabwurfversuche[89,94] weitergeführt, von denen Bilder bereits mehrfach veröffentlicht worden sind. Beim Flug nach Rechlin trug das Flugzeug schon das bekannte Stammkennzeichen GF + GH, das ihm während einer einmonatigen Umbau- und Liegezeit in Dessau aufgemalt worden war. In dieser Zeit, zwischen dem 16. September und dem 15. Oktober 1941, wurden u.a. auch zwei Schleppkupplungen im Heck zusammen mit den dafür nötigen Verstärkungen eingebaut.
Drei Tage später, am 26. Oktober, flog Flugkapt. Pancherz mit der Maschine nach Obertraubling bei Regensburg, um dort vom 27. bis zu 30. Oktober Schleppversuche mit Me 321 (W8 + SC und W8 + SE) durchzuführen. Für diese Aufgabe hatte das Flugzeug, wie schon vorher die 0002 und die V5, zu beiden Seiten des Führerraums außen Rückblickspiegel angebaut bekommen, die es bis zu seinem Ende behielt und an denen es leicht von der sonst weitgehend gleichen V8 zu unterscheiden ist.
Auch der versuchsmäßig durchgeführte gleichzeitige Transport von zwei Lastwagen von je 3,4 t am 30. Oktober von Würzburg nach Leipheim gehörte zu dieser Versuchsreihe. Dazu war es allerdings notwendig, den beiden Fahrzeugen den oberen Teil der Fahrerkabine abzusägen, weil sie sonst nicht durch die Rumpföffnung gegangen wären.
Wiederum wenige Tage später (10. November) wurde die bis dahin vollkommen unbewaffnete V7 bereits zur Einsatzerprobung nach Athen-Eleusis geschickt[25,89].
Da es sich um ein noch nicht vollständig erprobtes und wegen einiger Bauteile in noch nicht endgültiger Ausführung auch mit Betriebsbeschränkungen belegtes Flugzeug handelte, hatte man von Seiten der Firma darauf bestanden, daß es nur von einer Werksbesatzung, bestehend aus Flugkapt. Pancherz und Dipl.-Ing. Gast geflogen werden dürfe. Beide wurden daher vor dem Abflug von Dessau noch schnell in Luftwaffenuniformen gesteckt.
Von Eleusis aus flog die Maschine am 22. November 1941 erstmals mit einer Ladung Panzertreibstoff nach Benghasi-Benina. Der größte Teil dieses Kraftstoffs mußte in den Flächentanks transportiert werden, weil das Flügelmittelstück noch nicht voll belastbar war. Im Rumpf konnte nur eine verhältnismäßig kleine Ladung untergebracht werden. Dazu war die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 300 km/h begrenzt.
Kurz nach der Landung in Benghasi und nach erfolgter Kraftstoff-

Unterbringung der beiden Kraftstoffbehälter im Außenflügel, hier bei der Ju 90 V7. Der innere, größere, mit 2950 l Inhalt, diente als Entnahmebehälter, der äußere mit 1650 l als Zusatzbehälter. Der Knick auf der Flügeloberseite durch den Übergang von 17% Profildicke innen auf nur noch 14 außen ist in der Ebene der Rippe zwischen den beiden Behältern gut zu erkennen. △△

△ *Der Massenausgleich für das Querruder der Ju 90 V8 ist gegen seitliches Schwingen durch Seile abgefangen, später durch einseitig angeordnete Streben ersetzt.*

◁ *Flugkapt. Pancherz bei einem Versuchsflug. Am Steuerrad zusätzliche Meßeinrichtungen zur Ermittlung von Handkräften und Steuerwegen.*

▽ *Motorenprobelauf der V7 (W.Nr. 4919) in Dessau, September 1941. Der schwarze Fleck über dem rechten Außenmotor ist kein Bildfehler, sondern die Schutzhaube der beiden Fluglogs, welche der Mast am rechten Flügel trägt.*

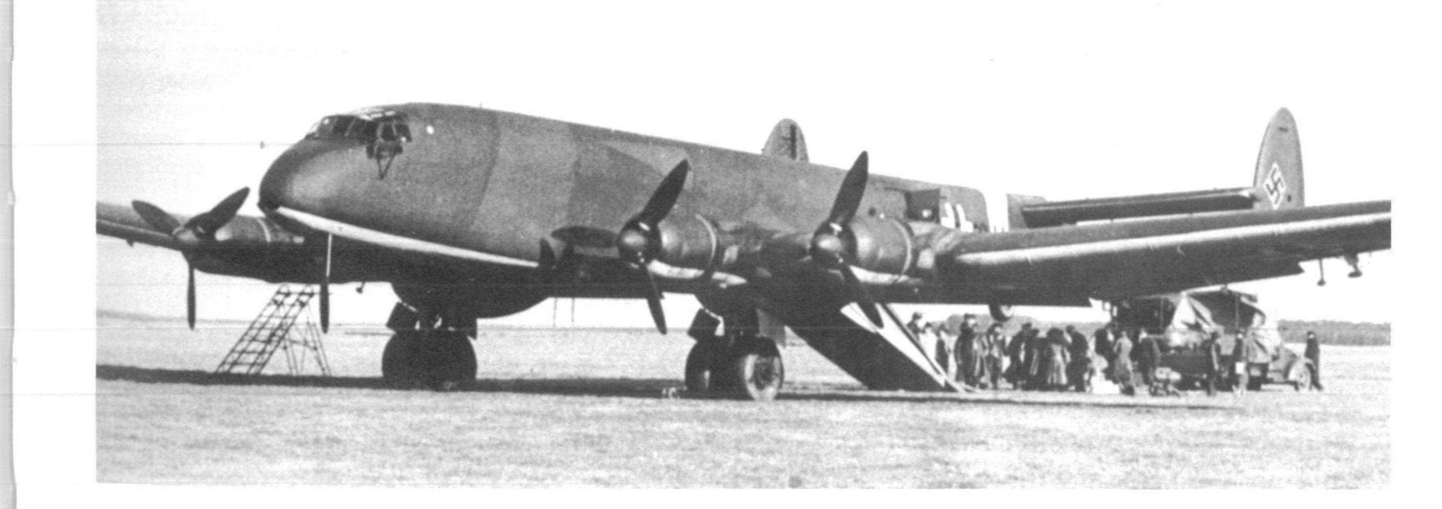




Der Laderaum der Ju 90 V7 mit Blickrichtung nach hinten. Den Boden bildet die eingefahrene Trapoklappe. △△

Bei den Beladeversuchen in Rechlin am 22. und 23. Oktober wurde u. a. ein Schützenpanzer mit der flugzeugeigenen Winde in den Laderaum gezogen. △

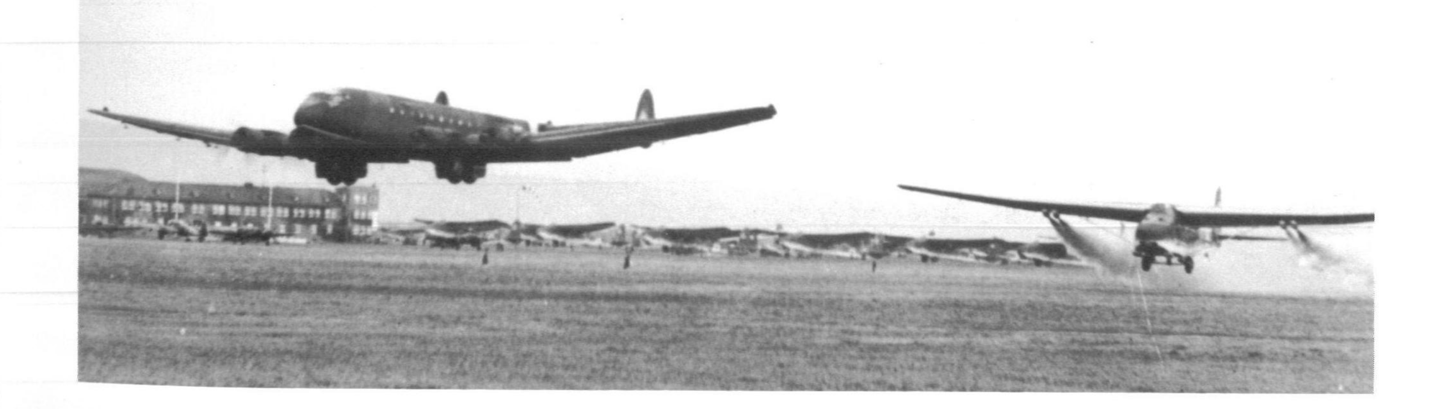
Beladen der V7 für die Abwurfversuche in Rechlin. Hier sind auch noch keine MG 15 eingebaut. ▽



abgabe geriet das Flugzeug in den Angriff mehrerer britischer Flugzeuge, wahrscheinlich des Musters Bristol Blenheim, gerade als Verwundete für den Rücktransport verladen wurden. Glücklicherweise erlitt es dabei keinerlei Beschädigung.
Auf dem Rückflug entdeckte der ebenfalls mitfliegende Typenleiter Ju 290, Dipl.-Ing. Konrad Eichholtz, plötzlich fünf zweimotorige Flugzeuge, die sich, von hinten kommend, immer mehr näherten. Flugkapt. Pancherz sagte sich, daß er die Geschwindigkeitsbegrenzung von 300 km/h ja auch im Steigen mit maximaler Motorleistung einhalten könnte und gab Vollgas. Ohne die Grenzgeschwindigkeit auch nur im geringsten zu überschreiten, stieg das ja nur wenig beladene Flugzeug mit rund 12 m/sek den sicherlich erstaunten Verfolgern davon, die daraufhin aufgaben.
Dennoch zeigte der Vorfall, daß es kaum vertretbar war, ein wegen seiner hohen Geschwindigkeit stets zum Alleinfliegen gezwungenes Transportflugzeug weiter unbewaffnet fliegen zu lassen. So große Flugzeuge, selbst wenn sie bewaffnet waren, waren unter diesen Bedingungen eine zu gute Zielscheibe für feindliche Jäger.
Das Flugzeug wurde daraufhin nach Dessau zurückgerufen. Dort erhielt es in der Zeit zwischen dem 29. November und dem 10. Dezember annähernd die gleiche Abwehrbewaffnung, wie sie für die noch im Bau befindliche V8 von Anfang an vorgesehen war.
Mit seiner Werksbesatzung führte das Flugzeug anschließend noch zwei weitere Transportflüge von Eleusis nach Benina durch, bei denen aber, trotz des Widerstands von Junkers, schon eine Luftwaffen-Besatzung mit Oblt. Martin Königs als Flugzeugführer dabei war, der die Maschine dann am 16. Dezember übernahm und damit erneut Transporte nach Afrika flog, jedoch weiterhin begleitet von Dipl.-Ing. Gast[25]. Anfang März 1942 wurde die V7 aber wieder nach Dessau zur Durchführung der dringend erforderlichen Änderungen und für weitere Versuche zurückbeordert. Danach entfielen auch die bereits erwähnten Betriebsbeschränkungen.
Die Fertigstellung der V8 hingegen verzögerte sich immer mehr. In den Monatsberichten des Junkers-Vertriebs[52] heißt es im August 1941: „Flugklarstellung muß wegen verspäteter Anlieferung der Außentragflächen wiederum verschoben werden." Und im Januar 1942 findet sich die Bemerkung: „Im Zusammenbau." Erst am 28. März 1942 flog dann das Flugzeug mit der Besatzung Pancherz/Gast unter dem bekannten zivilen Kennzeichen D-AQJA zum ersten Mal[25,89]. Obwohl äußerlich der V7 scheinbar gleich, unterschied es sich von ihr dennoch in mehreren Punkten. Nicht nur, daß es noch während der Werkserprobung

Die Trapoklappe wurde an der V7 im Fluge erstmals am 22. Oktober 1941 ausgefahren. Die Aufnahme entstand bei Belade- und Abwurfversuchen in Rechlin. Zur Auftriebserhöhung bei herabgesetzter Geschwindigkeit sind auch die Querruder gleichsinnig etwas nach unten ausgeschlagen. Flugzeugführer bei fast allen Flügen des Flugzeugs war Flugkapitän Pancherz. △

Lastenseglerschlepp mit der V7 am 27. Oktober 1941 in Obertraubling. Trotz der wesentlich höheren Leistung der BMW 801-Motoren, im Vergleich zu den in der vorher verwendeten W.Nr. 0002 eingebauten P&W Twin Wasp, werden Starthilfsraketen am Lastensegler benötigt, um ihn voll beladen innerhalb einer annehmbaren Strecke in die Luft zu bekommen. ▽



eine starke Abwehrbewaffnung eingebaut bekommen hatte, es besaß erstmals, neben den neuen Außenflügeln mit gegenüber der V7 abgeänderten Querrudern, von vornherein alle die Verstärkungen am Tragwerk, die für die uneingeschränkte Durchführung seiner Aufgaben notwendig waren. Hinzu kam ein gegenüber der V7 von 35 auf nunmehr 45 m² vergrößertes Höhenleitwerk, wie es dann auch bei der Ju 290-Serie verwendet wurde.
Die Werkserprobung dauerte bis Mitte Juli. Vom 17. Juli an ist in den Flugbüchern das aus der Literatur ebenfalls bekannte Stammkennzeichen DJ + YE zu finden, mit dem die Maschine am 28. Juli mit Flugkapt. Eduard Dautzenberg und einer Werksbesatzung nach Lecce in Süditalien zur Einsatzerprobung ging. Von dort kam sie nur noch gelegentlich (29. August bis 9. Oktober und 27. November bis 13. Dezember) zu Überholungen nach Dessau zurück.
Im Januar 1943 wurde sie endgültig von der Luftwaffe übernommen[97,99].
Aus dem Bericht der E-Stelle Tarnewitz für das zweite Halbjahr 1942[100] geht hervor, daß dieses Flugzeug ursprünglich der E-Stelle, neben der W.Nr.0001, als weiterer Erprobungsträger für die Bewaffnung des in der Konstruktion befindlichen Nachfolgemusters Ju 290 zugewiesen war. Stattdessen aber war es in den Transporteinsatz geschickt worden, wo es auch blieb, ein Beispiel mehr für das häufige Umwerfen der eigenen Planungen durch das RLM. Genau genommen war es nicht vertretbar, „handgearbeitete" Versuchsflugzeuge an der Front einzusetzen. Welche Schwierigkeiten sich bei solchen Maschinen zusätzlich ergaben, belegen in eindrucksvoller Weise die Erfahrungsberichte des Flugzeugprüfers Fritz Müller, der zur Betreuung der Flugzeuge mitgeschickt worden war[101-105].



Verladung eines von zwei Lastwagen in die V7, die Flugkapitän Pancherz am 30. Oktober 1941 von Würzburg nach Leipheim beförderte. Um die Fahrzeuge durch die Rumpföffnung zu bekommen, mußte der obere Teil des Fahrerhauses abgesägt werden. △

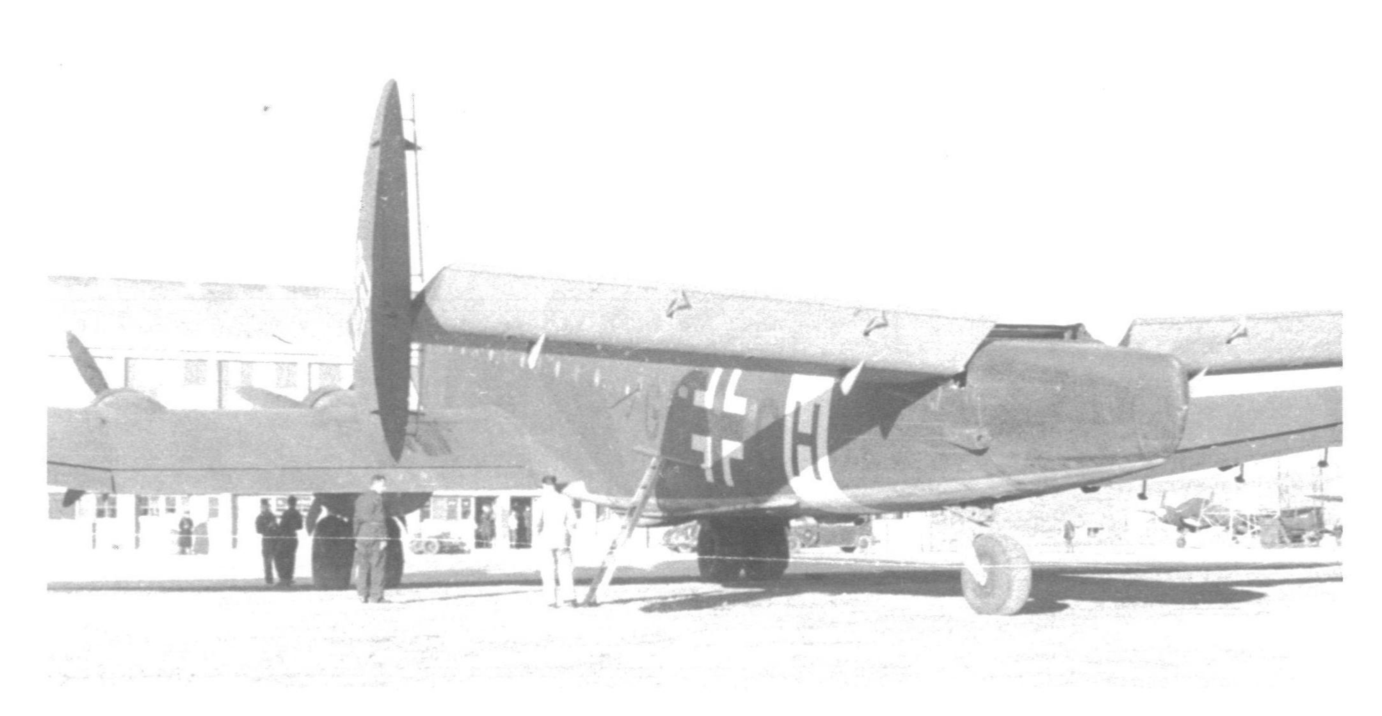
Die Ladung der Ju 90 V7 für die erste Einsatzerprobung am 10. November 1941. ▽

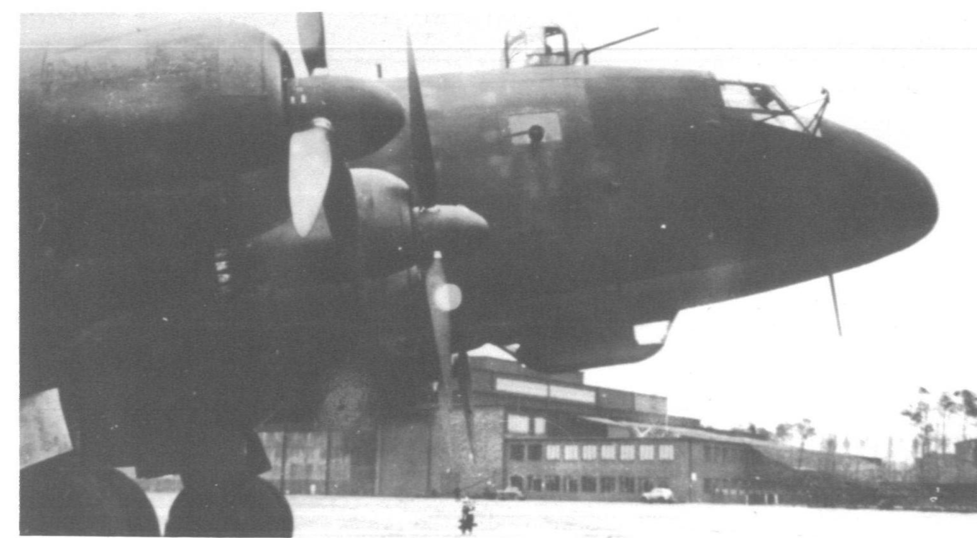


Athen-Eleusis war Standort des Flugzeugs während seiner ersten, noch vom Werk selbst durchgeführten Einsatzerprobungsphase vom 12. bis zum 26. November 1941. ▽

Die V7 am 22. November 1941 in Benghasi-Benina, wohin Kraftstoff transportiert worden war. Es war der einzige Flug der V7 nach Afrika während dieser Zeit. ▷







Auf diesem Bild, aufgenommen ebenfalls in Benghasi, ist die Nase mit dem Loch etwas oberhalb des Sporns interessant, die es auf der anderen Rumpfseite ebenfalls gibt. Sie enthalten die beiden Schleppkupplungen, in denen die zwei Schleppseile der Me 321 eingehängt werden. Außerdem sind hier am voll ausgeschlagenen Höhenruder die beiden Massenausgleiche erkennbar. △

◁ *Die Ju 90 V7 nach Einbau der Abwehrbewaffnung Anfang Dezember 1941 in Dessau. Im Hintergrund die Versuchsbauhalle, in deren Anbau rechts im ersten Stock der Flugversuch untergebracht war (helle Fenster).*

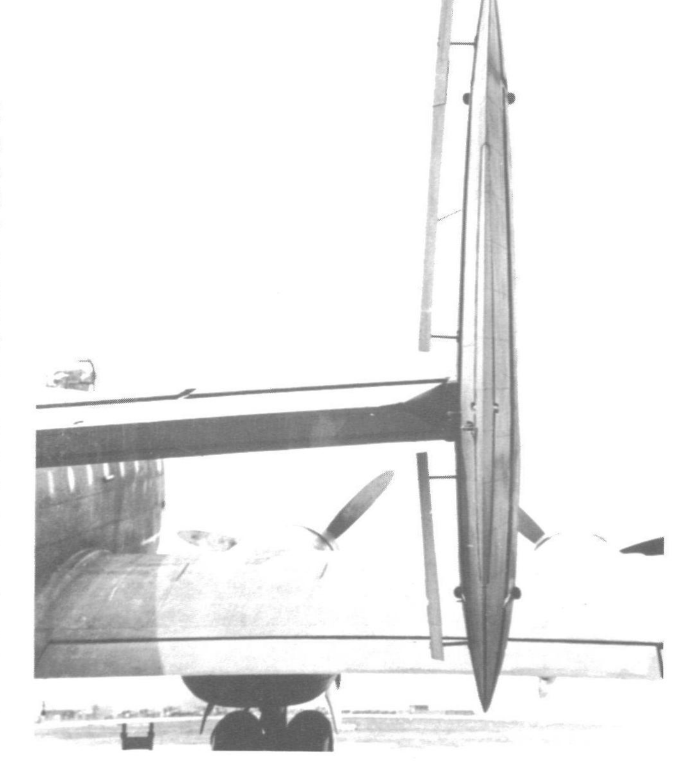


◁ *Die V7 wird nach ihrer Rückkehr nach Eleusis am 13. Dezember 1941 entladen. Der Zweite von rechts, mit Schirmmütze, ist der gerade eben erst in Luftwaffenuniform gesteckte Flugkapitän Pancherz, während Flugversuchsingenieur Gast, ebenfalls in Luftwaffenbekleidung, sich an der Kiste unterhalb des Spornrades zu schaffen macht. Die neu eingebaute Abwehrbewaffnung der GF+ GH ist erkennbar.*

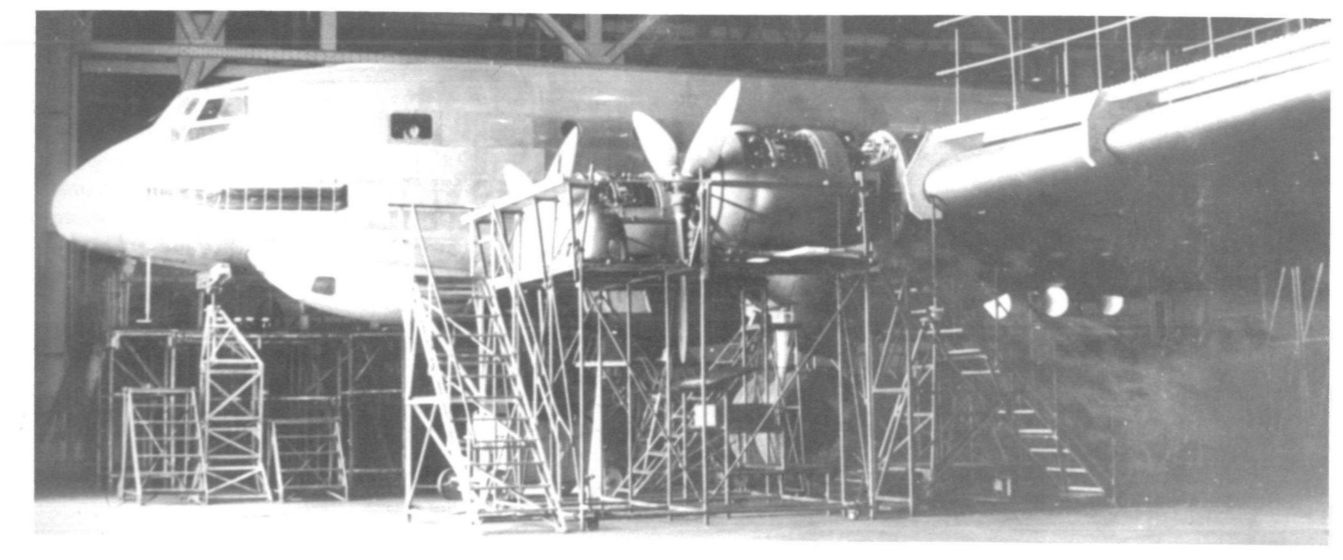
Die beiden Flugzeuge V7 und V8, von denen bereits während des Krieges einige Bilder unter der bis heute herumspukenden Propagandabezeichnung „Ju 90 S" veröffentlicht worden waren, bilden den Übergang zur Ju 290. Dementsprechend wurden beide in C-Amts-Programmen als V-Flugzeuge für „Vorversuche V11" geführt. Die Umbenennung der Ju 90 V11 in Ju 290 V1 wirkte sich dann für kurze Zeit auch auf die Bezeichnung der bereits in Erprobung befindlichen Ju 90 V7 GF+GH aus. Im Bericht der E-Stelle Rechlin über die Lastenabwurfversuche mit diesem Flugzeug am 22. und 23. Oktober 1941[94] wird es nämlich als Ju 290 V3 bezeichnet.
Kein Dokument aber bestätigt die gelegentlich in der Literatur zu findende Behauptung, daß die V8 dann Ju 290 V2 geheißen habe. Nicht nur, daß die Logik einer solchen Bezeichnungsweise noch viel weniger erkennbar wäre als bei der gerade erwähnten der V7, sie stünde auch im Widerspruch zu der aus mehreren

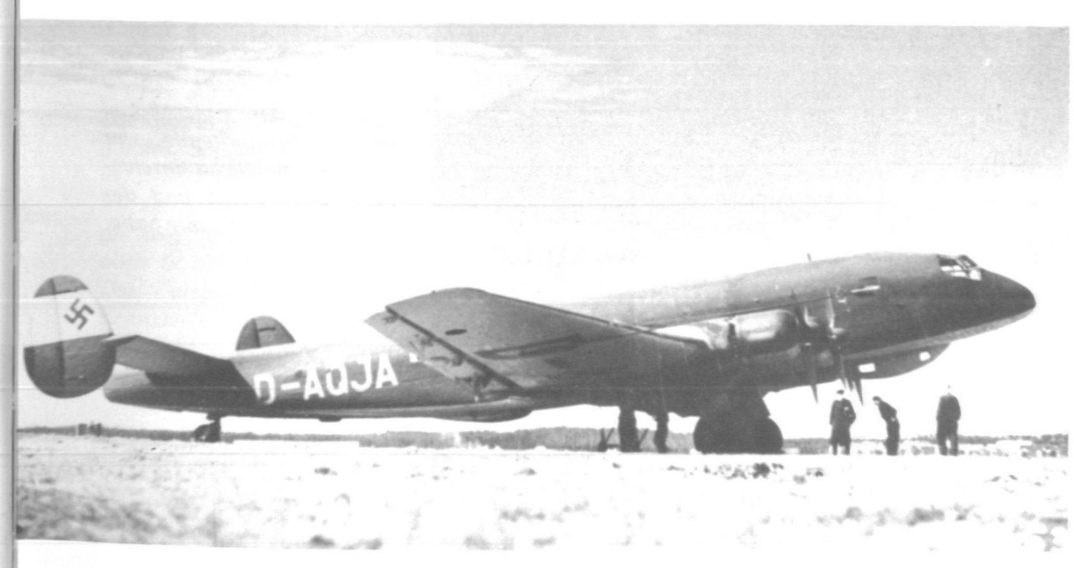
Wegen Schüttelerscheinungen, hervorgerufen durch die Seitenruder, wurden zuerst an der V7, später auch an der V8, Vorflügel an der Innenseite der Ruder angebracht.

Daß dies die V7 ist, erkennt man an der vorne gerade noch sichtbaren Schrägstrebe des Rückspiegels. ▷



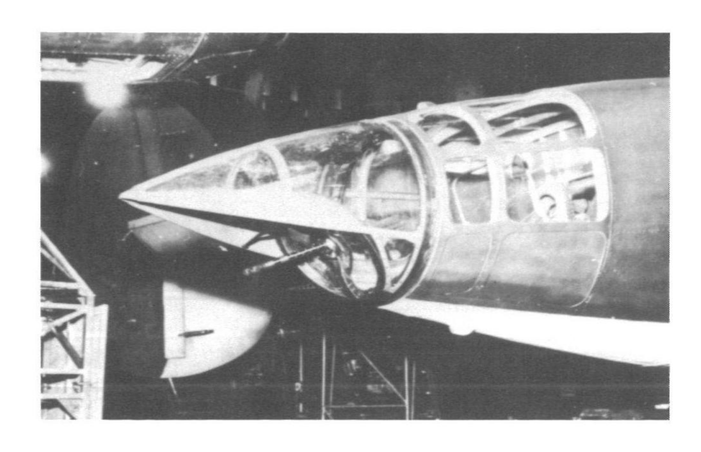
Die Ju 90 V8 in der Versuchsbauhalle in Dessau. ▽

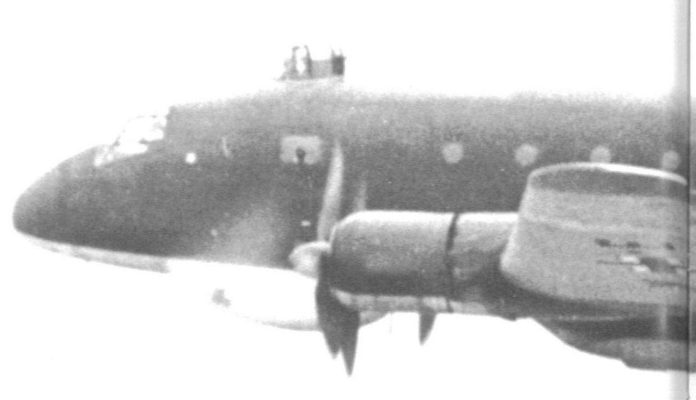


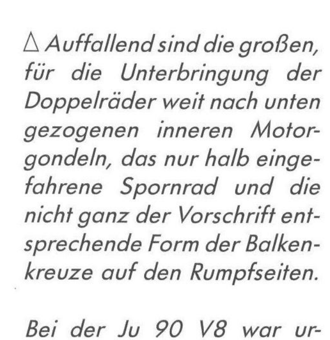


Die Ju 90 V8 während ihrer Flugerprobung in Dessau, noch in ziviler Aufmachung. Das Flugzeug hat zu dieser Zeit außer der angebauten Bodenwanne noch keinerlei Bewaffnungseinbauten, wohl aber den Fluglogmast unter dem rechten Flügel.

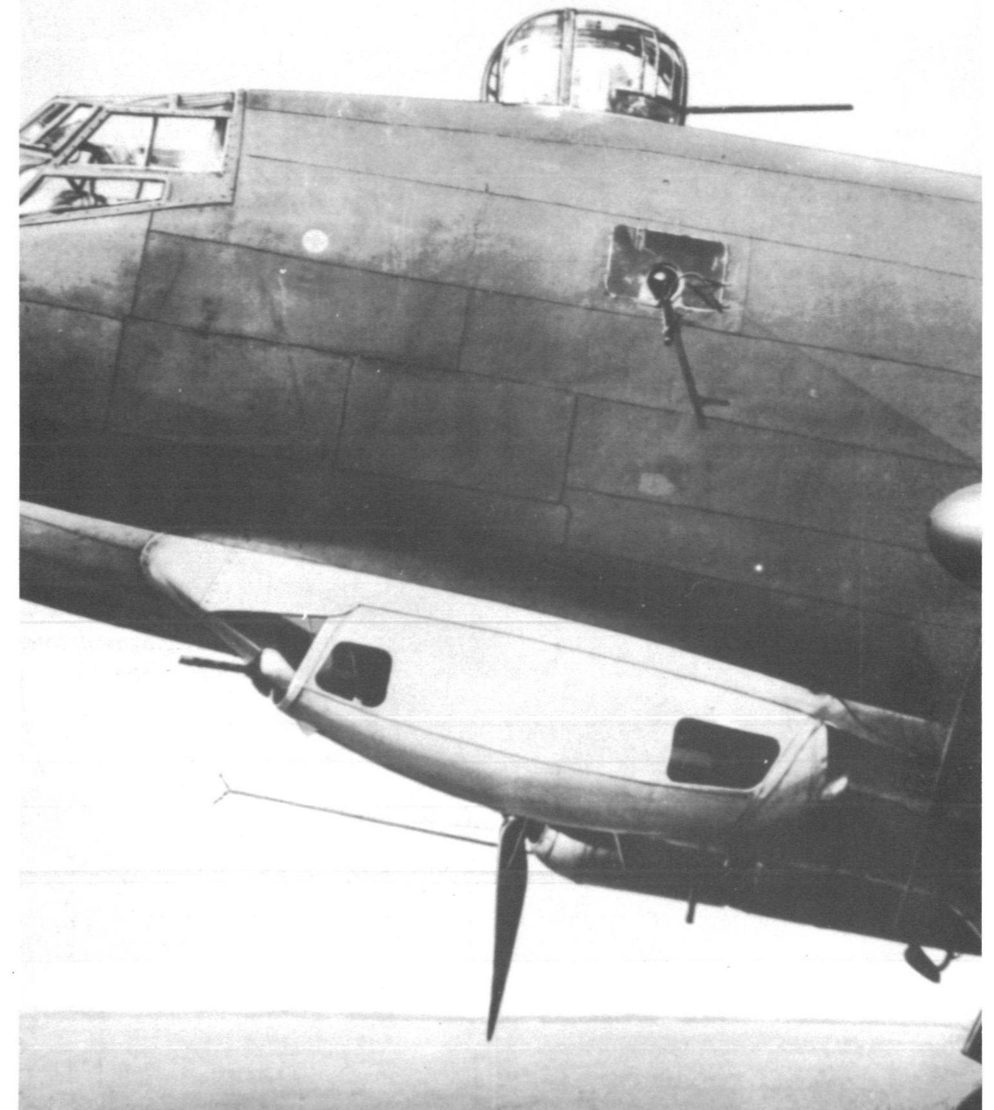
Dokumenten hervorgehenden Verwendung der Bezeichnung für ein anderes Flugzeug, die erste Serienmaschine der Ju 290, W.Nr.0151. Hier liegt die Logik auf der Hand.
Auch für die Ju 90 V7 scheint die außer im Rechliner Bericht sonst nirgends zu findende Bezeichnung Ju 290 V3 bald wieder abgeschafft und auf die zweite Serienmaschine Ju 290, W.Nr.0152, als erste A-1 übertragen worden zu sein. Auch dies wäre nur logisch.
In allen Flugbüchern von Junkers-Angehörigen, in Junkers-Berichten und bei der Lufttransportstaffel 290 bzw. später Transportfliegerstaffel 5 heißen die beiden Flugzeuge immer nur Ju 90 V7 und V8.





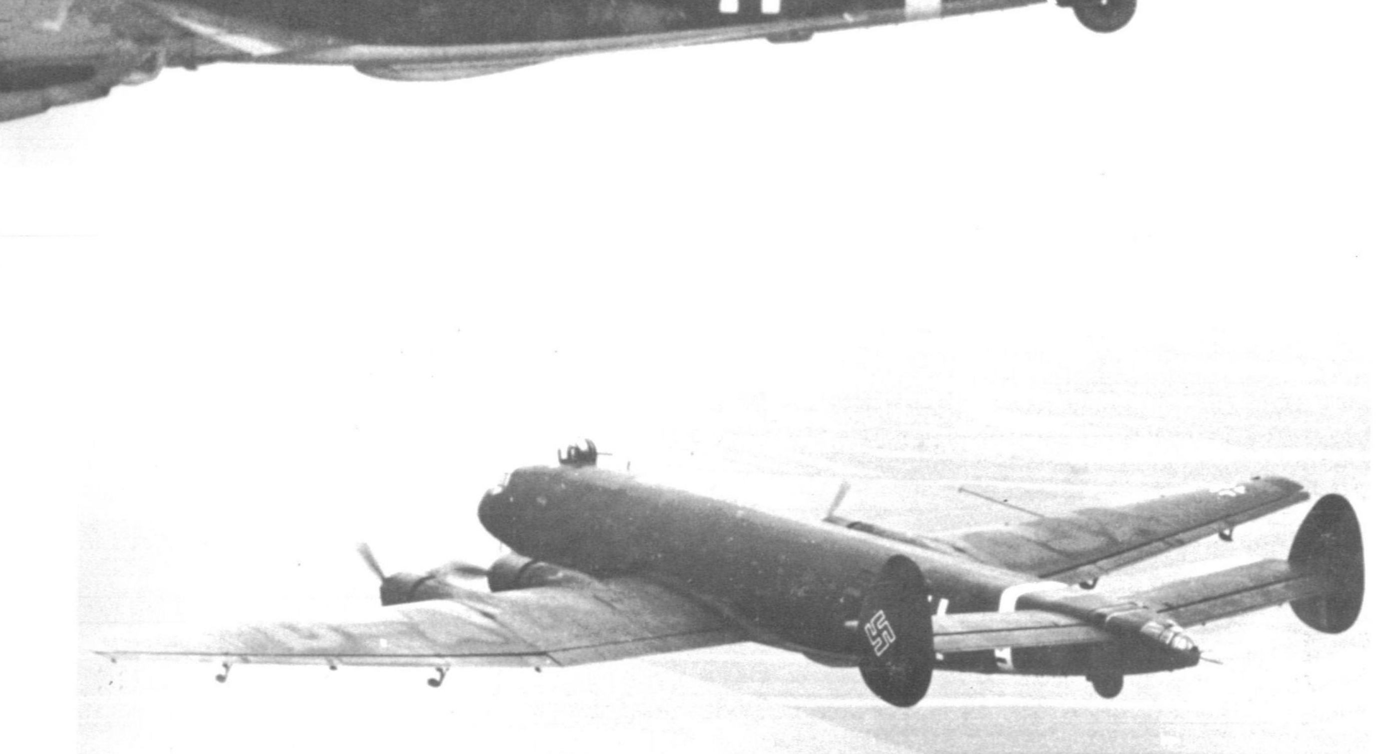


△ Auffallend sind die großen, für die Unterbringung der Doppelräder weit nach unten gezogenen inneren Motorgondeln, das nur halb eingefahrene Spornrad und die nicht ganz der Vorschrift entsprechende Form der Balkenkreuze auf den Rumpfseiten.



Bei der Ju 90 V8 war ursprünglich eine Hecklafette HL 15 VE mit einem MG 15 eingebaut, wie sie an BV 141 und Fw 189 verwendet wurden. △◁

◁ Einzelheiten der Waffenanlage zeigt dieses Bild. Zu beachten der Ablenkbügel an der Fensterlafette, der eine versehentliche Beschießung des Flügels und der Motoren zu verhindern hatte.

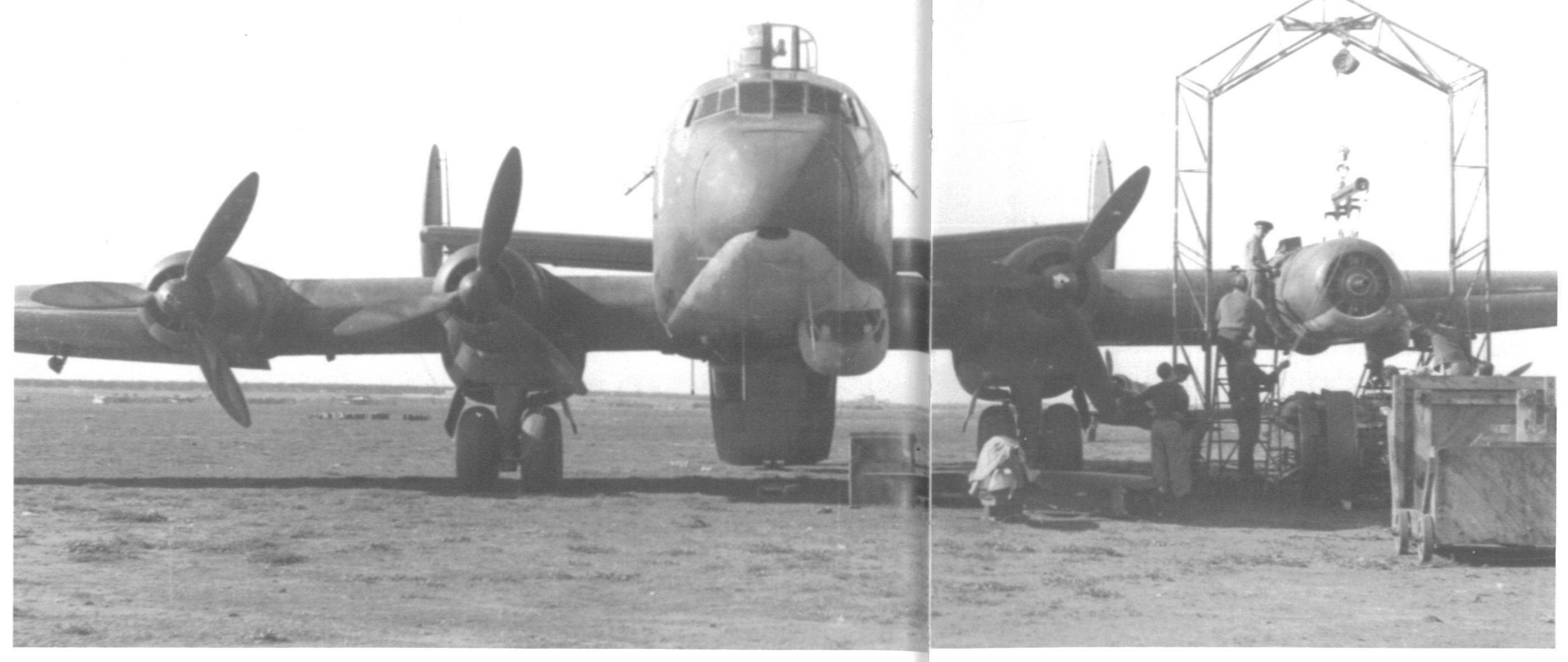


△ Eines der bereits während des Krieges unter der Propagandabezeichnung „Ju 90 S" veröffentlichten Bilder der V8. Der Mast am rechten Flügel zeigt, daß das Flugzeug noch in der Erprobung ist. Das ursprüngliche zivile Kennzeichen ist auf der Flügeloberseite noch gut abzulesen.

Das Wappen der III./KG.z.b.V.1, der Berliner Bär mit zwei dahinter gekreuzten Palmen, war das Abzeichen der in Lecce liegenden und zum Stab dieser Gruppe gehörenden Savoiastaffel, das die V8 übernommen hat. ▷



Motorwechsel an der V8 „auf der grünen Wiese". ▷



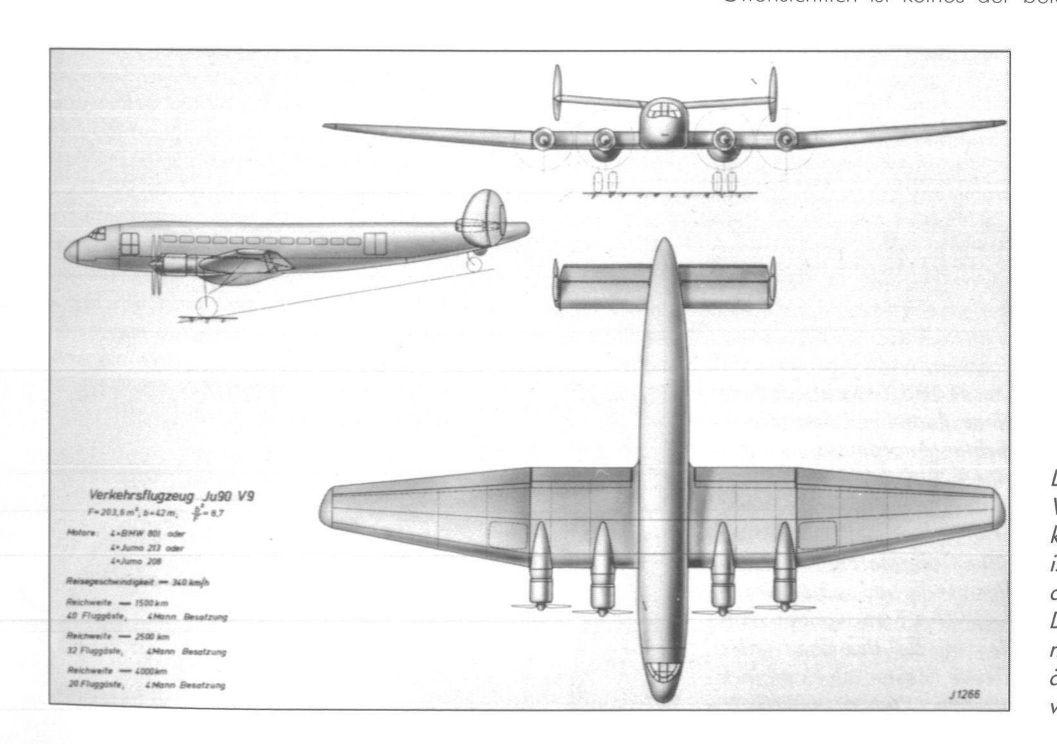
Dipl.-Ing. Gast und Flugkapitän Dautzenberg in Luftwaffen-Tropenuniform vor der V8 in Lecce. ▽



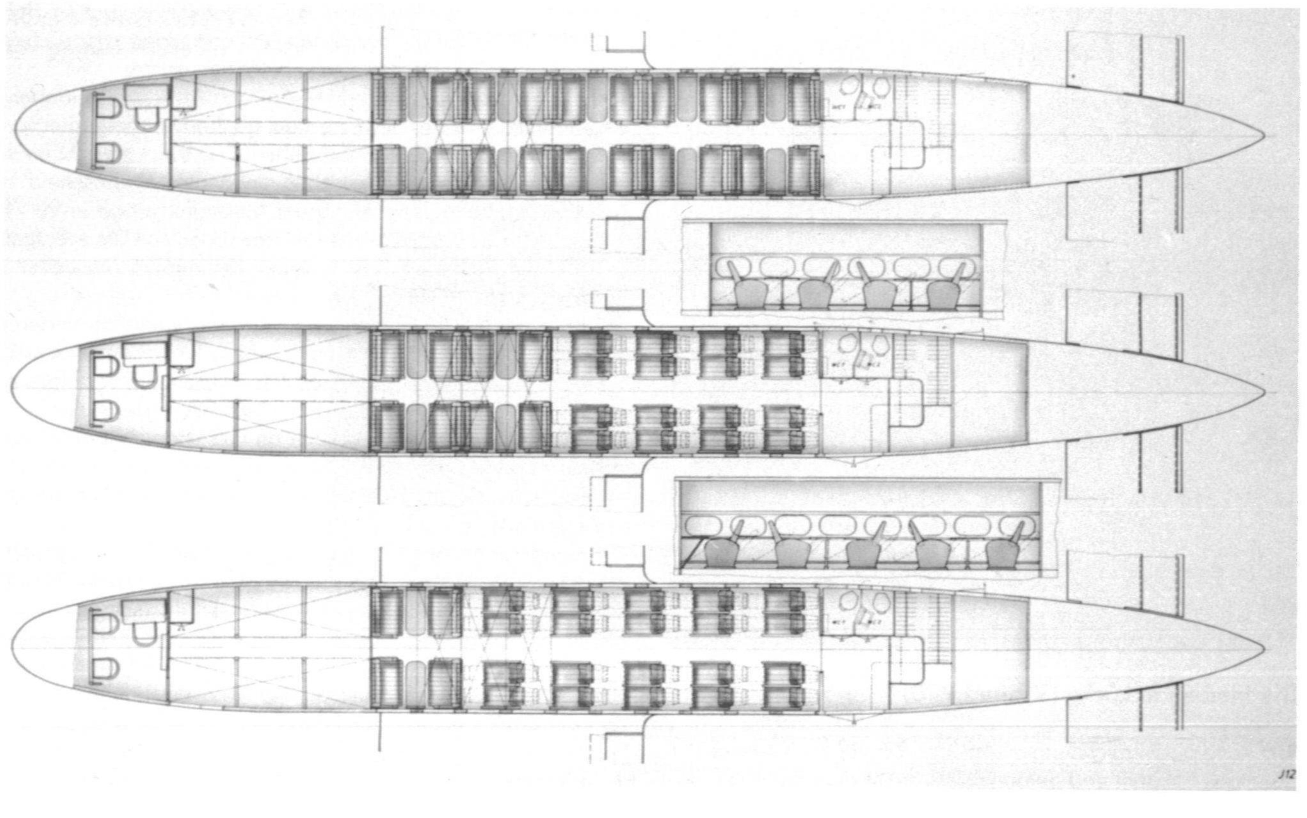
Die bleibende Lücke (V9 und V10)

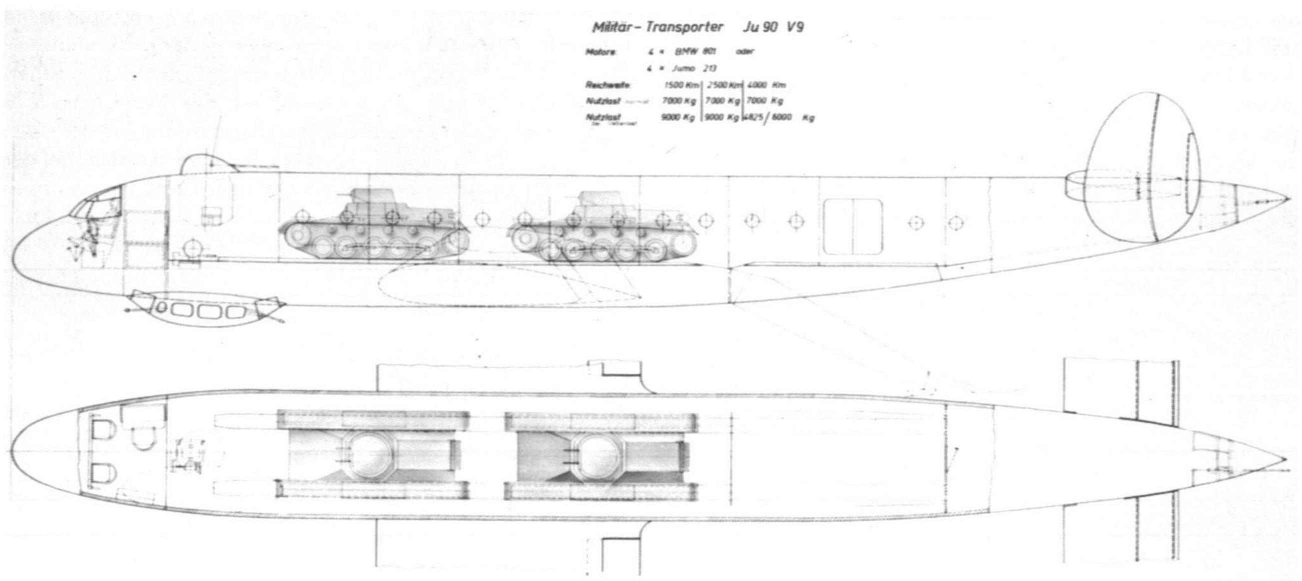
Während die Bezeichnungen Ju 90 V7, V8 und auch wieder V11 durchaus bekannt und geläufig sind, sucht man nach den dazwischenliegenden V9 und V10 meist vergeblich. Wie erklärt sich diese Lücke?
Daß beide zumindest als Entwürfe existiert haben, beweist der Vorbescheid von LC vom 13. Juli 1939 (!)[106], unterzeichnet vom Generalluftzeugmeister Udet selbst. Darin wurde der Firma die Absicht angekündigt, einen Auftrag auf „Entwicklung und Bau der Musterflugzeuge Ju 90 V9 mit BMW 801 ohne Absaugung und V10 mit BMW 801, jedoch mit Absaugung" zu erteilen. Entgegen der sonst üblichen Praxis enthält dieser Vorbescheid aber keine Liefertermine.

Auch bei diesen beiden Flugzeugen ist somit zu erkennen, daß man die Entwicklung einer zivilen (V9) und einer militärischen Ausführung (V10) nebeneinander betreiben wollte.
Wie schnell sich damals im RLM An- und Absichten änderten, zeigt sehr deutlich ein nur wenig mehr als drei Monate später von LC an Junkers gerichtetes Schreiben[107]. Darin wird lakonisch mitgeteilt, daß die mit dem eben erwähnten Vorbescheid in Auftrag gegebene Entwicklung der Musterflugzeuge Ju 90 V9 und V10 „zur Zeit gegenstandslos" geworden sei! Die eventuell bereits aufgelaufenen Kosten seien zusammenzustellen und umgehend einzureichen.
Dieser letzte Satz belegt übrigens die hier bereits an anderer Stelle gezogene (und auch noch weiter hinten zu findende) Schlußfolgerung, daß — gelegentlich vielleicht sogar aufgrund mündlicher Absprachen, bei denen vor allem die Aufgabenstellung Thema war — die Arbeit an Projekten stets erheblich früher begonnen worden ist, als das Datum des jeweiligen Auftrags, ja sogar des in der Regel vorangegangenen Vorbescheids es vermuten läßt.
Wie die beiden Flugzeuge ausgesehen hätten, falls sie gebaut worden wären, zeigen die Bilder. Man erkennt die gegnüber V5 und V6 sowie V7 und V8 (in deren ursprünglich vorgesehener Form) auf 42 m vergrößerte Spannweite, den verlängerten Rumpf und das von den vier Vorgängern V5 bis V8 unverändert übernommene Leitwerk. Auch das Fahrwerk entspricht dem dieser vier Flugzeuge. Die Zeichnung zeigt aber außerdem, daß die Profildicke wie bei V5 und V6 offensichtlich über den größten Teil der Spannweite bei 17% belassen worden war. Nur im äußersten Drittel oder Viertel der Außenflügel, das ist das Stück, das zur Spannweitenvergrößerung angesetzt worden wäre, scheint eine Verringerung der Profildicke vorgesehen gewesen zu sein.
Aus der Zeichnungslegende geht hervor, daß als Motoren neben dem BMW 801 auch der Jumo 213 und der Diesel Jumo 208 geplant waren. Daraus erklärt sich wohl, warum im Text des oben erwähnten Vorbescheids[106] sowohl bei der V9 als auch bei der V10 jeweils der Motor BMW 801 ausdrücklich aufgeführt worden war.
Offensichtlich ist keines der beiden Flugzeuge jemals fertig



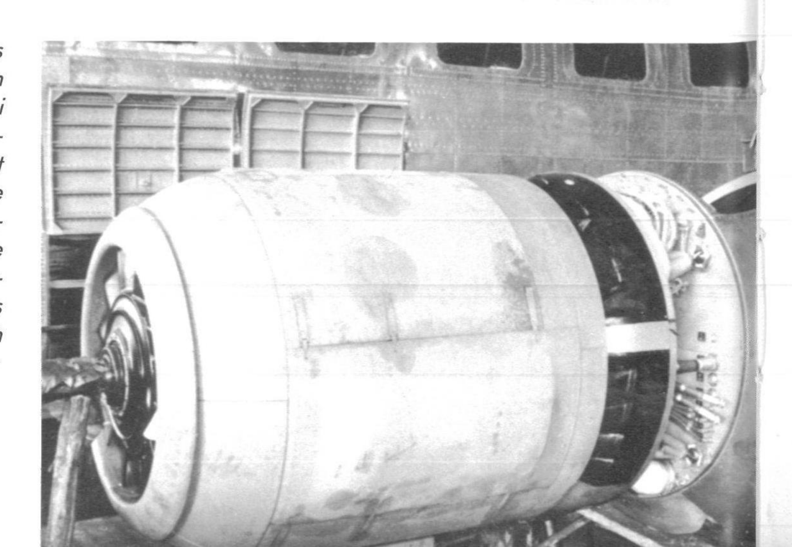
Dreiseitenansicht der Ju 90 V9 bei Verwendung als Verkehrsflugzeug. Zu beachten ist die vordere Ladetür und die enge Fensteranordnung. Die Profildicke des Flügels nimmt offensichtlich erst im äußersten Viertel der Spannweite ab.





Mögliche Sitzanordnungen bei der Verwendung der Ju 90 V9 als ziviles Verkehrsflugzeug für 40, 36 oder 28 Fluggäste. ΔΔ

Nach dieser Originalzeichnung der Ju 90 V9 hätten demnach bei Verwendung als militärischer Transporter 2 Panzer Pz I befördert werden können. Δ



Dieses Bild beweist, daß es einen Rumpf mit Fenstern in dichter Anordnung, wie bei einem Verkehrsflugzeug, gegeben hat. Die Frage bleibt offen, ob er vielleicht für die dann abgesetzte V9 bestimmt war und später für die Ju 290 V1 verwendet worden ist, bei der dann jedes zweite Fenster mit Hautblech abgedeckt wurde. ▷

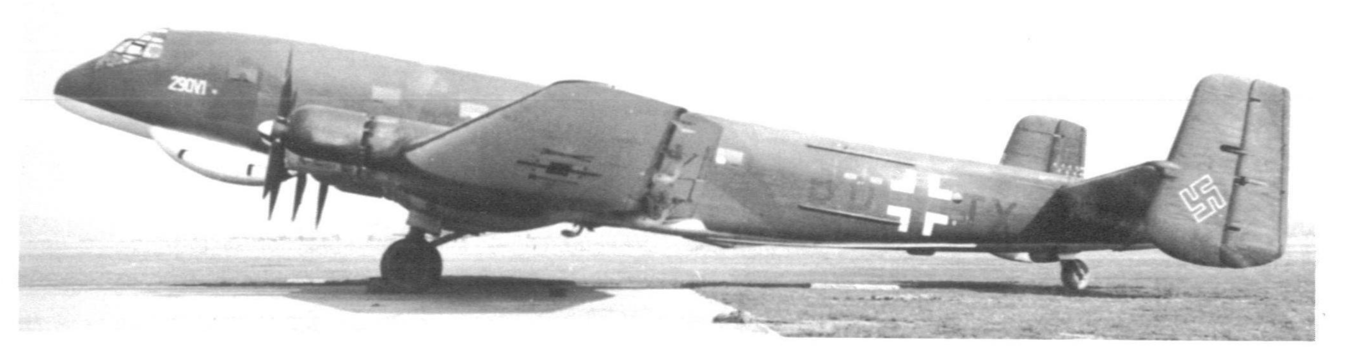
gebaut worden. Dennoch gibt es einige Bilder, welche die Vermutung stützen, daß zumindest ein Rumpf für die V9, möglicherweise aber auch einer für die V10 bis zu einem gewissen Stadium gekommen sein könnten. Auf dem einen erkennt man eine Reihe dicht nebeneinander liegender, viereckiger Fenster, so daß der Schluß naheliegt, es handele sich hier um den Rumpf eines für den Transport von Passagieren vorgesehenen Flugzeugs. Gebaut worden ist demnach ein solches Großbauteil. Auch der Einbau von BMW 801 ist daran zumindest untersucht worden. Ein Bild einer fertigen Maschine mit dieser Anordnung von Fenstern aber scheint es nicht zu geben.

Was ist aus diesem Rumpf geworden? Wurde er einfach verschrottet? Wohl kaum! Eher ist anzunehmen, daß er, vielleicht nachdem jedes zweite Fenster mit Außenhautblech verschlossen worden war, für die dann anschließend gebaute erste Ju 290 verwendet wurde, wofür einiges spricht. Eine endgültige Antwort auf diese Fragen ist leider vorerst nicht möglich.
Interessant ist allerdings auch, daß sowohl im ersten Flugzeugtypenblatt, das von GL/C mit dem Datum vom 1. Januar 1942[108] herausgegeben wurde, als auch noch im darauffolgenden Austauschblatt vom Juli d. J.[109], das dort dargestellte Flugzeug ebenfalls die durchlaufende Reihe von Seitenfenstern aufweist wie die Zeichnung der V9. Die übrigen Merkmale, wie sphärische Führerraumverglasung, Form der Seitenleitwerke und verringerte Profildicke bei den Außenflügeln sowie die Bewaffnung zeigen aber, daß das Typenblatt erst entstanden sein muß, als diese Veränderungen an der Ju 290 gegenüber V7 und V8 und natürlich auch V9 und V10 bereits festgelegt waren. Es fällt an der Zeichnung außerdem auf, daß anstelle der vorgesehenen BMW 801-Doppelstern-Motoren Reihenmotoren dargestellt sind, vermutlich Jumo 208, die ja ebenfalls für den Einbau vorgesehen waren.
Es gibt aber noch eine weitere Reihe erhalten gebliebener Bilder, die Fragen aufwerfen. Man sieht darauf einen fertigen Rumpf ohne ein einziges Fenster, statt dessen aber mit einer zweiten Ladetür auf der linken Seite unmittelbar hinter dem Führerraum. Diese Öffnung scheint nicht viel weniger breit zu sein als die normale, hintere Ladetür. Da auch ein C-Stand bereits angebaut ist, deutet alles auf die Verwendung als rein militärisches Transportflugzeug hin. Sollte dieser Rumpf vielleicht für das Flugzeug V10 vorgesehen gewesen sein? Auch diese Frage bleibt leider offen. Die Literatur macht es sich da viel leichter. Der Rumpf wird einfach zu dem „der V6" gemacht, der er aber mit Sicherheit nicht war, nicht nur wegen seiner Länge!
Allerdings gibt es noch eine etwas andere Erklärungsmöglichkeit für die Existenz dieser beiden Ju 290-Rümpfe, die im nächsten Kapitel behandelt wird.



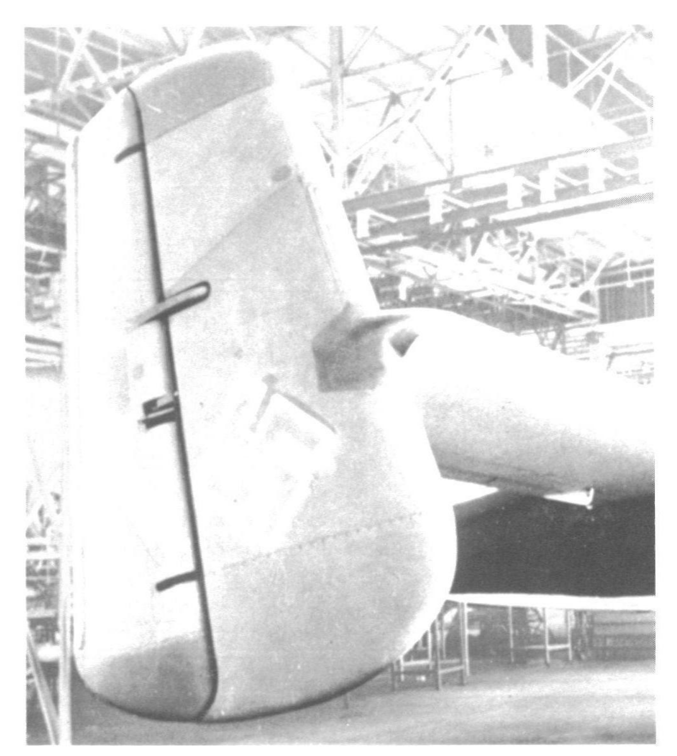
Das Flugzeug Ju 90 V11, die erste 290

Diese ursprüngliche Bezeichnung, Ju 90 V11, ist wiederum in mehreren Dokumenten zu finden[52]. Der Auftrag für die „Vorentwicklung, Entwicklung einschließlich Attrappenbau, Konstruktion und den Bau des Musterflugzeugs Ju 90 V11/0011" wurde Junkers von LC mit Vorbescheid vom 11. Februar 1941 angekündigt[110].
Offensichtlich war auch in diesem Fall der Firma Junkers die Aufgabenstellung für diese Neuentwicklung erheblich früher mitgeteilt worden, denn bereits im April desselben Jahres ist im Monatsbericht des Junkers-Vertriebs vom Beginn des Rumpfbaus die Rede[52].
Der endgültige Auftrag für „Entwicklung und Bau der Ju 290 V1 (früher Ju 90 V11)", wie der Text jetzt lautet, wird vom RLM (LC) im Oktober 1941 erteilt. Darin taucht die neue Musterbezeichnung zum ersten Mal auf[52]. Für das Flugzeug war in der Versuchs-Werknummernreihe keine Nummer mehr frei, da die letzte verfügbare, 4920, die Ju 90 V8 belegt hatte, während die nächste, 4921, ja schon lange vorher der Ju 87 V1 zugeteilt worden war.



Außer der Bodenwanne und der Fensterlafette in der deutlich erkennbaren vorderen Frachttür sind an der zuerst mit Ju 90 V11 bezeichneten ersten Ju 290 keine weiteren Vorkehrungen für den Einbau von zusätzlicher Abwehrbewaffnung festzustellen.

So hatte man sich bei Junkers wohl entschlossen, die an die Ju 90 Kleinserie anschließende W.Nr.90 0011 zu benutzen. Mit der Umbenennung in Ju 290 V1 wurde dann aber auch die Werknummer in 290 00 0001 geändert.
Noch zwei weitere V-Bezeichnungen tauchen in einigen Dokumenten auf und zwar Ju 90 V12 und V13[111,112]. Unter der ersteren, V12, entdeckt man sehr rasch eine gute alte Bekannte. Es ist die erste Maschine der Kleinserie Ju 90, die W.Nr.90 0001, D-ABDG oder auch GF+GB, die von der DLH im Februar 1940 an das RLM zurückgegeben worden war, um dafür die W.Nr.90 0008 einzutauschen[114,115]. Das Flugzeug ging, wie bereits erwähnt und etwas später noch ausführlicher dargelegt wird, Anfang 1941 als Waffenerprobungsträger an die E-Stelle Tarnewitz.
Am 16. Juli 1942 flog die Ju 290 V1 zum ersten Mal. Flugzeugführer war wieder Flugkapt. Pancherz, während als Flugversuchsingenieur Dipl.-Ing. Rolf Geyling mitflog. Die Betreuung des Flugzeugs lag bei BM Fritz Pflug. Die Flugerprobung, die ohne größere Schwierigkeiten ablief, war am 22. November abgeschlossen. Unmittelbar danach begannen die Vorbereitungen für den ersten Abschnitt der Einsatzerprobung im Mittelmeerraum, für den Flugkapt. Walter Hänig das Flugzeug übernahm, wiederum begleitet von Dipl.-Ing. Geyling.



△ *Das Heck der Ju 290 V1 kurz vor Fertigstellung des Flugzeugs. Die ziemlich weit in das Seitenruder hinein verlegte Drehachse mit den drei Lagerpunkten und der Massenausgleich etwas oberhalb der Mitte sind gut erkennbar.*

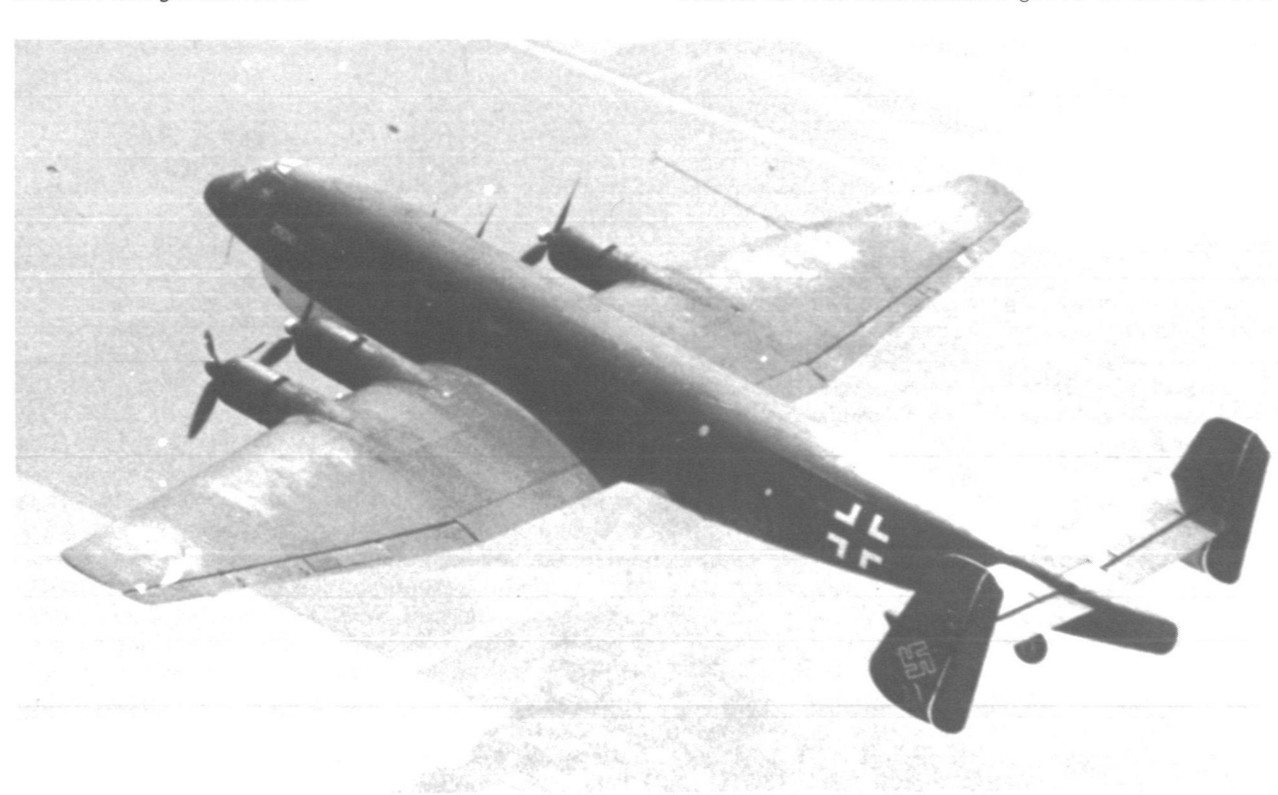
Der Fluglogmast am rechten Flügel und die wahrscheinlich voll ausgeschlagenen Seitenruder zeigen, daß hier mit der Ju 290 V1 Versuche zur Ermittlung der Ruderwirksamkeit geflogen werden. ▽

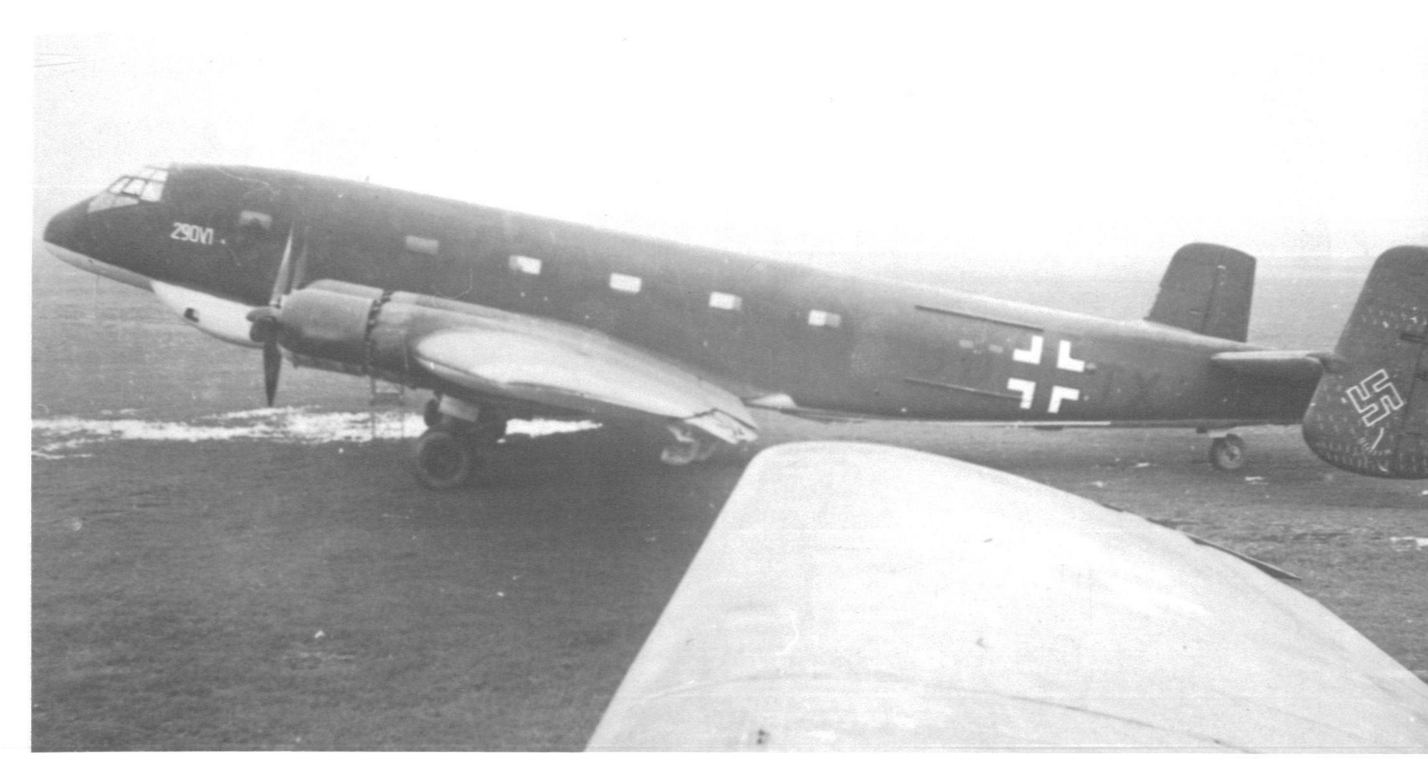
Das erste Flugzeug aus der anlaufenden Ju 290-Serie war anfänglich mit Ju 90 V13 bezeichnet worden, während seine Werknummer, ebenfalls in Fortsetzung der Kleinserien-Nummernreihe, zunächst 90 0012 gelautet hatte[111]. So wurde die Maschine auch noch im C-Amts-Programm mit dem Datum vom 1. Juli 1941 geführt[112]. In der Ausgabe vom 1. Februar 1942[113] hingegen ist die Bezeichnung V13 schon verschwunden, die Werknummer in 290 00 0151 umgewandelt und das Flugzeug wird als Ju 290 geführt. Interessant ist, daß diese Maschine noch im Lieferplan vom 16. September 1942 als „Mustermaschine DLH-Ausführung" bezeichnet wird[116]. Es zeigt sich also sogar beim Anlauf der Serie Ju 290 mitten im Krieg, daß auch da noch an die gleichzeitige Verwendung für militärische und zivile Zwecke gedacht wurde.

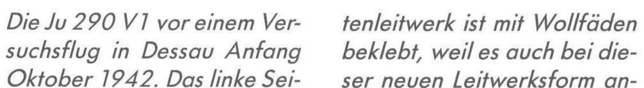
Dieses Flugzeug mit dem aus der Reihe tanzenden Kennzeichen CE+YZ wurde von Flugkapt. Pancherz erst am 2. Dezember 1942[89] eingeflogen, also rund sieben Wochen später als die nach der Werknummer folgende Maschine 0152, SB+QB. Die CE+YZ (und nicht SB+QA, was, wie die Literatur kühn folgert, vor SB+QB kommen müßte!) blieb aber, entgegen den ursprüglichen Absichten (DLH!), als Versuchsträger beim Werk und wurde erst nach Absetzung der Ju 290 an die Luftwaffe ausgeliefert (August 1944). Das Flugzeug wurde in späteren Dokumenten auch als Ju 290 V2 bezeichnet.

Wie passen nun die zwei im vorangegangenen Kapitel erwähnten Rümpfe mit besonderen Merkmalen in das Bild? Auf einem Foto der Ju 290 V1 kann man erkennen, daß offensichtlich jedes zweite ursprünglich vorhandene Fenster nachträglich mit Hautblech verschlossen worden zu sein scheint. Damit ist aber nicht gesagt, daß die Vermutung, es könne sich um den zuerst für die V9 vorgesehenen Rumpf gehandelt haben, falsch sei. Die Frage ist nur nicht geklärt.

Dasselbe gilt auch für den anderen, den fensterlosen Rumpf. Ob er ursprünglich für die V10 gedacht war oder ob er bereits nach Plan für die erste Serienmaschine gebaut worden ist, muß offen





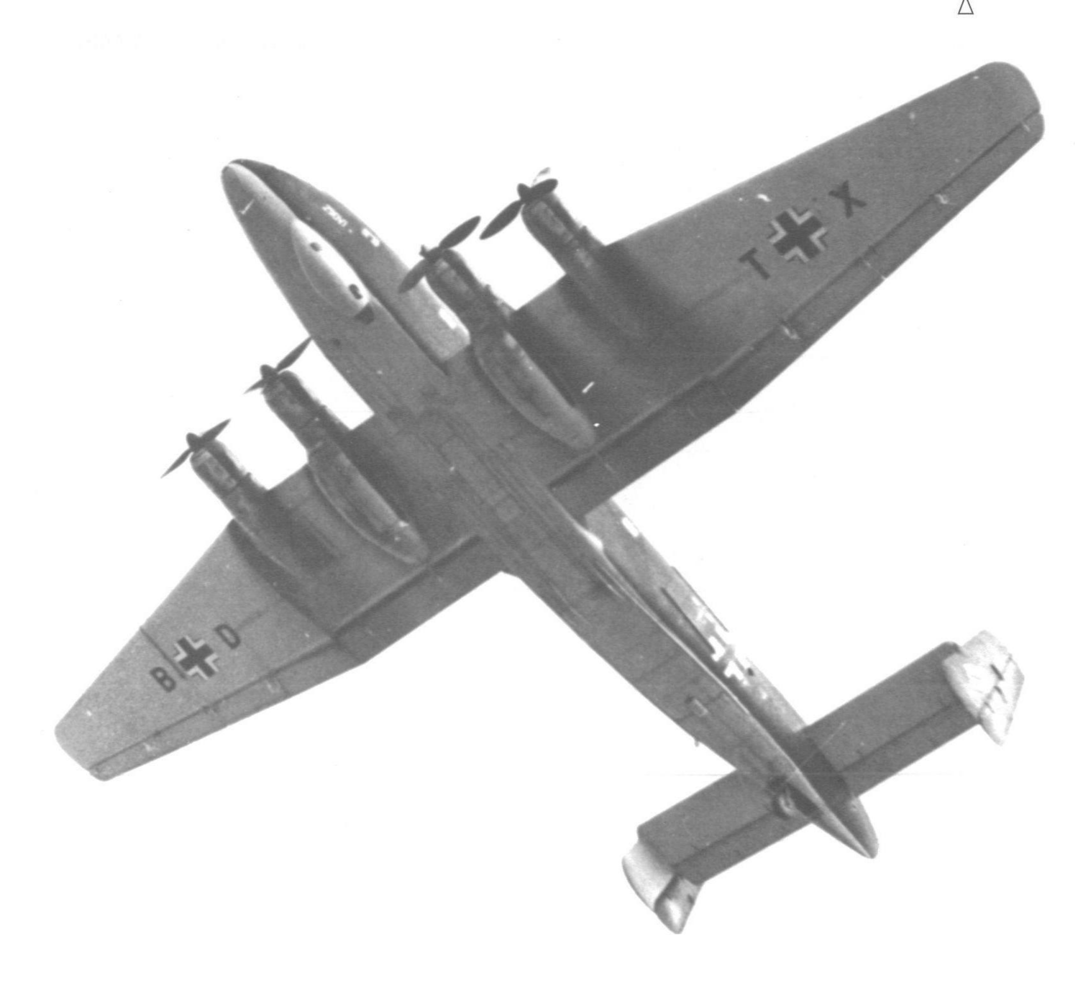


Die Ju 290 V1 vor einem Versuchsflug in Dessau Anfang Oktober 1942. Das linke Seitenleitwerk ist mit Wollfäden beklebt, weil es auch bei dieser neuen Leitwerksform anfangs Schwierigkeiten gab. Der Flügel vorne gehört wahrscheinlich zur Ju 90 V5. △



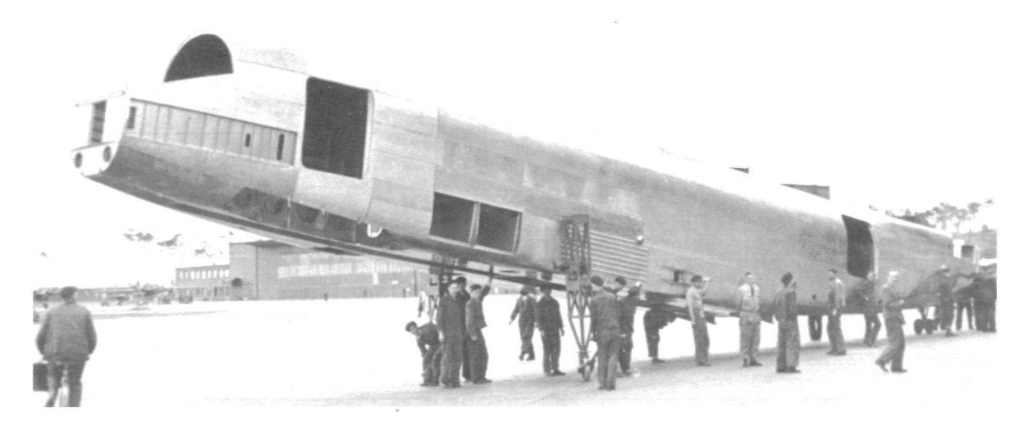
Drei Junkersleute bei der „Einsatzerprobung" in Lecce im Dezember 1942. Von links FVI Dipl.-Ing. Geyling mit den beiden Flugkapitänen Dautzenberg und Hänig vor ihrem Zelt.

Bei diesem Flug stehen die Luftschrauben der beiden linken Motoren auf Segelstellung. Zum Ausgleich des einseitigen Schubs ist offensichtlich nur ein kleiner Seitenruderausschlag nötig. ▷

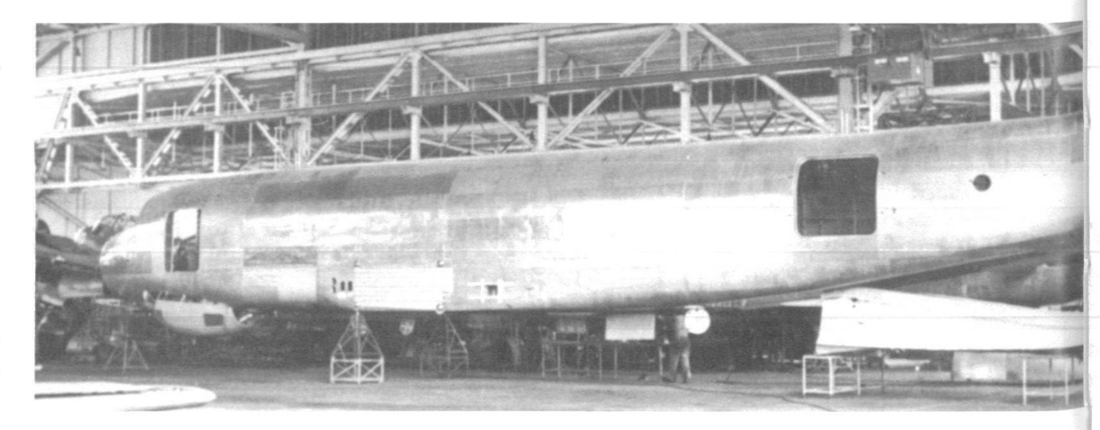




△ *Weihnachtsfeier 1942 bei der Junkersmannschaft in Galantina bei Lecce. Rechts stehend BM Heerling, der schon den Narvikeinsatz mitmachte. Vor ihm (zweiter von rechts) sitzt BM Stiefel, der 3 Wochen später in Pitomnik in der Ju 290 V1 ums Leben kam. Links neben Heerling BM Leichsenring, der mit BM Pflug (ganz hinten links) zur Besatzung der Ju 290 W.Nr.0152 beim einzigen Flug nach Pitomnik am 13. Januar 1943 gehörte.*



Drei Bilder, die nur Fragen aufwerfen. Ein Ju 290-Rumpf in Dessau mit einer großen vorderen Ladetür, die alle anderen nicht haben, und keine Fenster. Ist er für das rein militärische Transportflugzeug gedacht? ▷△

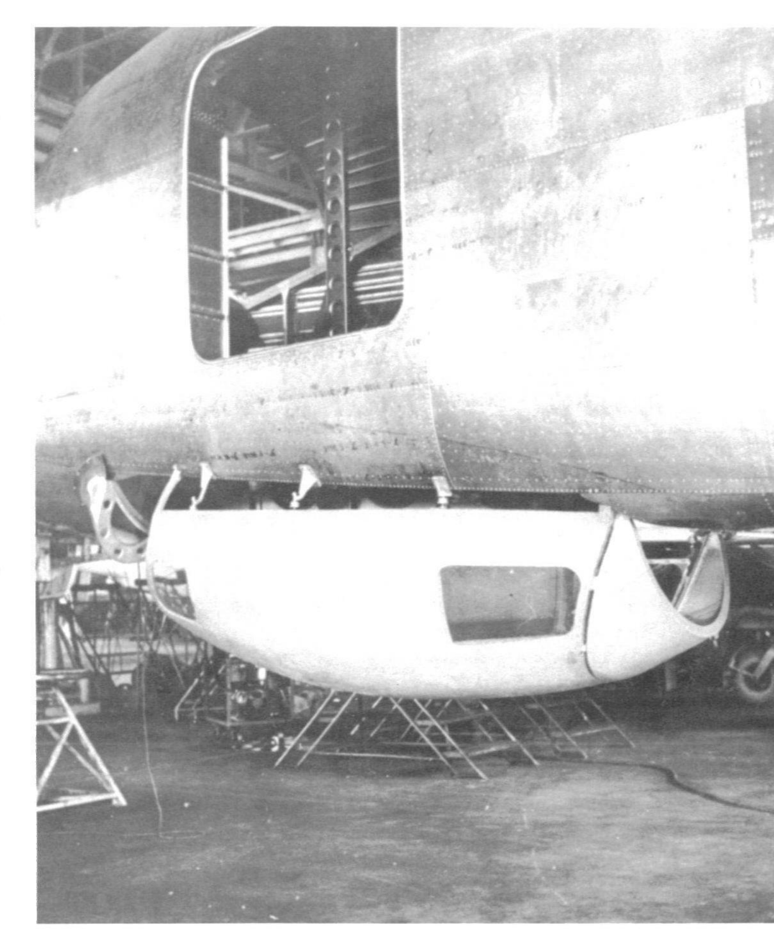


Derselbe Rumpf in der Versuchsbauhalle. Die Bodenwanne ist bereits angebaut und die Trapoklappe steht zum Einbau bereit. ▷

bleiben. Wohl aber scheint er dann wirklich für die W.Nr.151 verwendet worden zu sein, denn auf einem Bild ist zu erkennen, daß genau dieses Flugzeug, abweichend von den später folgenden, die vordere Ladetür besitzt. Auch im Hinblick auf die dann später doch noch nachträglich eingeschnittenen Fenster zeigt dieses Bild etwas sehr interessantes. Neben den viereckigen, in größerem Abstand sitzenden Fenstern sind auch die kleinen runden, bei V5 bis V8 noch zu findenden Fensteröffnungen im engen Abstand durch aufgeklebte Kreisscheiben entsprechender Größe zumindest dargestellt. Es kann also vermutet werden, daß an diesem Flugzeug sowohl die Möglichkeit der Übernahme der Fensteranordnung wie bei den vier vorangegangenen Ju 90 V-Flugzeugen als auch die durch das Verschließen jeden zweiten Fensters an der Ju 290 V1 zwangsweise sich ergebende Fensterform erwogen worden sind. Dabei scheint die Entscheidung dann für die Beibehaltung der Anordnung wie bei der Ju 290 V1 gefallen zu sein.

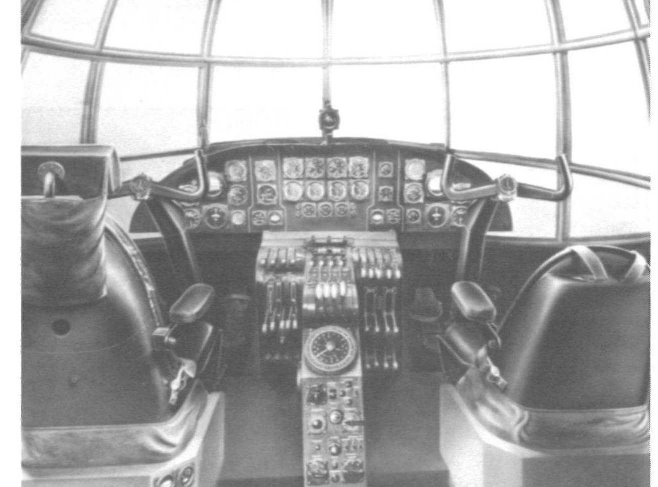
Dieses Bild der ersten Serienmaschine, W.Nr.0151, könnte die Antwort sein, wenn die Bodenwanne mitsamt ihren Befestigungsbeschlägen wieder abgebaut und die Öffnung durch ein großes Hautfeld verschlossen worden ist. Für die Annahme sprechen die bereits eingesetzte vordere Ladetür und die an der Seitenwand zumindest angezeichneten zwei Möglichkeiten von Fensteranordnungen, viereckig in größeren Abständen, die dann gewählt wurde, oder kleine runde, enger gesetzte wie bei Ju 90 V5 bis V8. ▽

Die für alle späteren Ju 290 gleiche Bodenwanne ist angebaut. Sie ist offensichtlich bereits vorgespritzt. Die große Frage bleibt: Für welches der ersten Flugzeuge ist dieser Rumpf verwendet worden? ▷

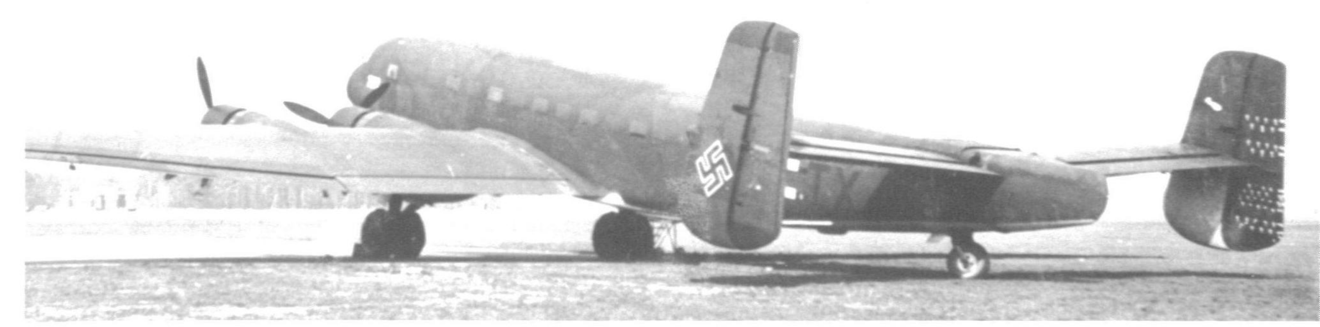




Unter Verwendung eines Photos einer Ju 90 ergänzte Darstellung des sogenannten „Einheitsführerraumes" einer damals noch mit Ju 90 A1 bezeichneten Ju 290. Obwohl die Form der Verglasung auch bei den Flugzeugmustern Ju 252 und 352 verwendet wurde, ergaben sich schon aus der Verschiedenartigkeit der einzelnen Muster erhebliche Unterschiede. ▷

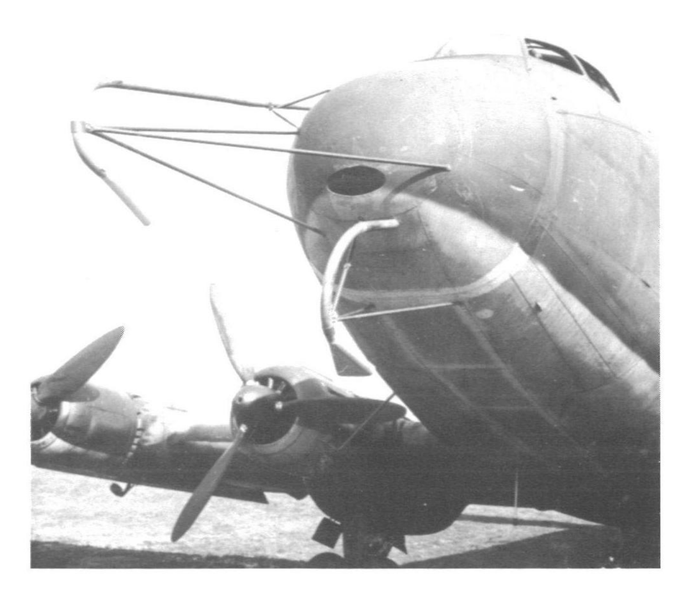


Die W.Nr.0151, CE+YZ, im Versuchsflugbetrieb im Mai 1943 in Dessau. Vor dem als Ju 290 V2 bezeichneten Flugzeug stehen (von links) Flugkapitän Pancherz und die Flugversuchsingenieure Gast und Fensterer. ▽



△ *Drei Einzelheiten machen dieses Bild der Ju 290 V1 besonders interessant. Einmal die lange Reihe dicht nebeneinander sitzender Fenster, von denen jedes zweite abgedeckt zu sein scheint, dann die vordere Frachttür mit Fensterlafette und schließlich die Wollfäden am Leitwerk, diesmal nur auf der Innenseite des rechten Seitenruders.*

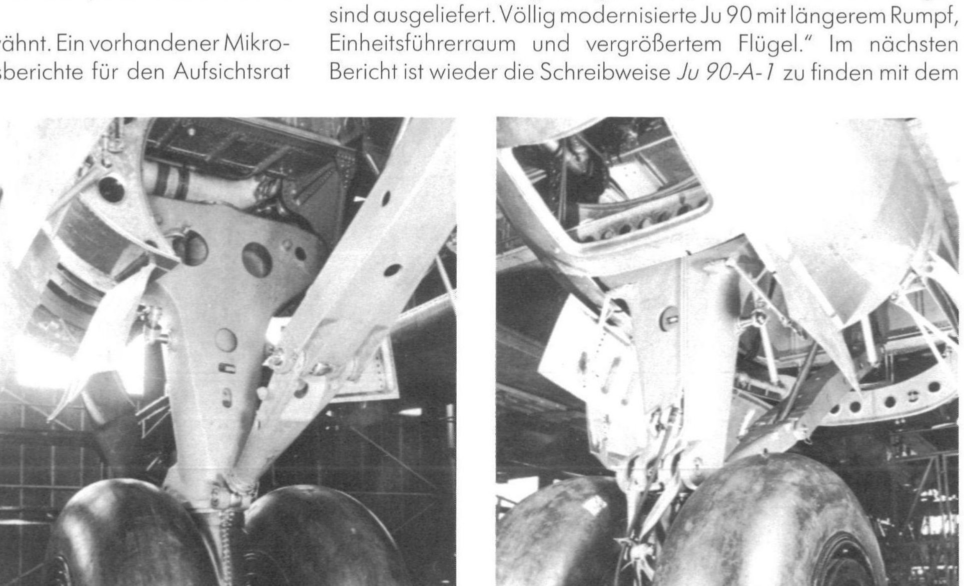
Ein Versuchsanbau an der W.Nr.0151 für einen nicht ganz eindeutig geklärten Zweck, vielleicht Strömungsuntersuchungen oder Feuerlöschversuche. Noch interessanter ist aber die Luftschraubenkombination. Die VDM-Verstellschrauben haben am Außenmotor Holzblätter, innen aber solche aus Metall. ▽



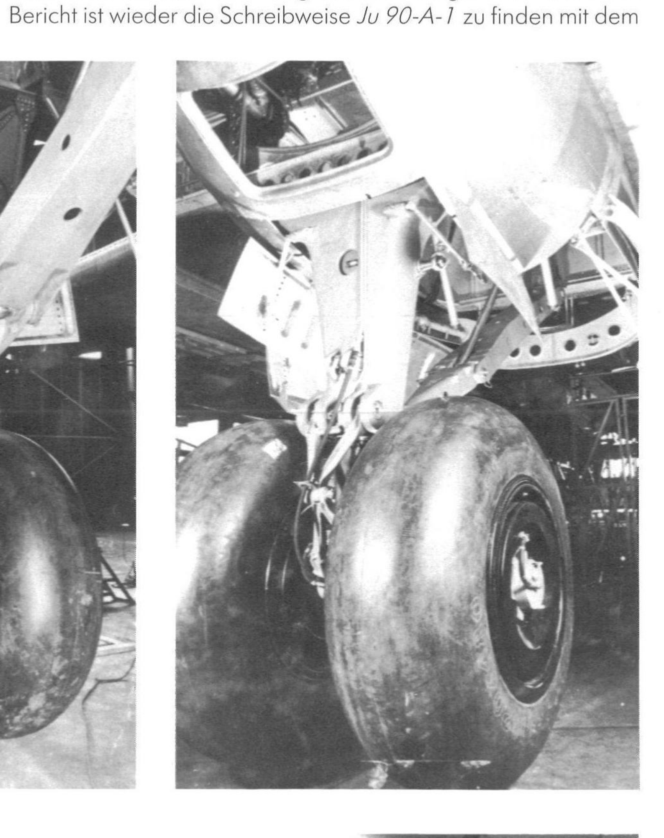
Nicht in diese Überlegung paßt allerdings die zumindest anfangs an den fensterlosen Rumpf angebaute Bodenwanne, die dann am Flugzeug W.Nr.0151 nicht mehr vorhanden war. Schließlich stellte ja diese Maschine das Muster für die Zivilausführung der Ju 290 dar. Warum gerade hier eine Bodenwanne überhaupt angepaßt und dann wieder abgebaut worden ist, bleibt leider ebenfalls ungeklärt.
An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß es eine Ju 290 mit der Werknummer 0150 nie gegeben hat. Auch sie ist eine reine Literaturerfindung. Warum sollte auch ausgerechnet bei der Ju 290 das erste Flugzeug der Serie eine auf 0 endende Werknummer bekommen haben, wenn sonst bei Junkers alle Prototypen mit (logischerweise) auf 1 endenden Werknummern be-

zeichnet wurden, wie z. B. bei der F13 mit 531, bei der G 24 mit 841, bei der Ju 52 mit 4001 usw. Das gilt ebenso für die fünf Muster, deren Versuchsflugzeuge Werknummern aus der Versuchs-Werknummernreihe bekommen haben mit 4901, 4911 bis 4941.
Daß die Bezeichnung Ju 290 einige Zeit in der Luft gehangen hat, geht auch daraus hervor, daß in den Monatsberichten des Junkers-Vertriebs bis zum Oktober 1941 immer nur von „Ju 90 nach V11" gesprochen wurde, womit die spätere Ju 290-Serie gemeint war.
Und noch ein Kuriosum sei hier erwähnt. Ein vorhandener Mikrofilm enthält u.a. die fünf Quartalsberichte für den Aufsichtsrat des Junkers-Konzerns für das 3. und 4. Vierteljahr 1940 sowie das 1., 2. und 3. des Jahres 1941. Im frühesten davon heißt es unter der Überschrift *Ju 90 A*: „Die Weiterentwicklung des Transport- und Verkehrsflugzeugs wurde intensiv vorangetrieben." Im Folgebericht lautet die Bezeichnung des Flugzeugs dann *Ju 90-A-1* und die Bemerkung dazu: „Generalstabsbesichtigung der Attrappe in Prag, Konstruktion läuft planmäßig in Prag und Amsterdam." Der erste Bericht von 1941 enthält die Schreibweise *Ju 90 A-1* und als zugehörigen Text: „Die Werkstattzeichnungen sind ausgeliefert. Völlig modernisierte Ju 90 mit längerem Rumpf, Einheitsführerraum und vergrößertem Flügel." Im nächsten Bericht ist wieder die Schreibweise *Ju 90-A-1* zu finden mit dem

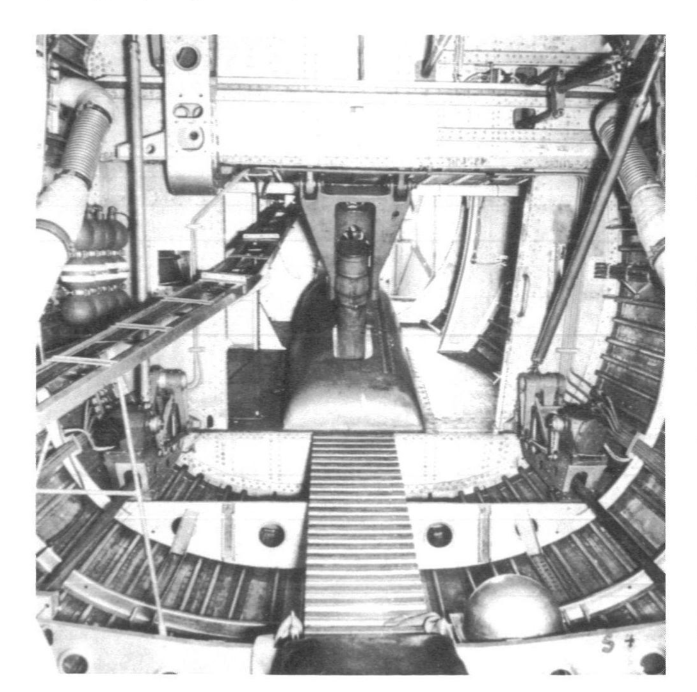
Beim Fahrwerk der Ju 290 V1 und der folgenden Flugzeuge ist die Entriegelungsstrebe bereits entfallen. Der Arbeitszylinder zum Aus- und Einfahren hat auch die Aufgabe der Ent- und Verriegelung in den beiden Endstellungen übernommen. ▷



Fahrwerk von vorne, ohne Schmutzfänger. ▷▷



Das Heck einer Ju 290 von innen mit ausgefahrenem Sporn. Die links davon nach hinten führende Schiene ist die Munitionsgurtzuführung für das MG 151/20 in der Hecklafette. Rechts davon der Zugang zum Heckstand.



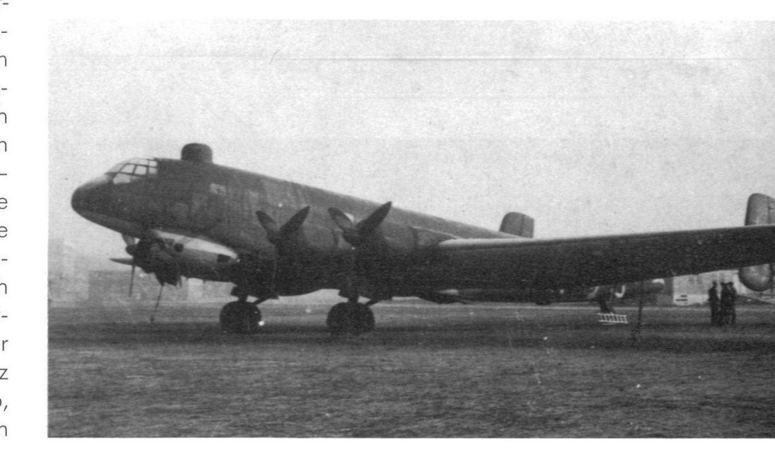
Der Sporn einer Ju 290 mit seiner geschweißten, schwenkbaren Gabel, die im Federbeinhebel aus Elektron-Spritzguß gelagert ist. ▽▷



Hinweis auf wesentlich verbesserte Wirtschaftlichkeit des neuen Entwurfs gegenüber Flugzeugen wie der Ju 52. Und erst in der letzten Ausgabe (3/41) steht erstmals als Bezeichnung des neuen Musters *Ju 290* mit der Klammer (*Ju 90-A-1*) dahinter.
Wenn schon innerhalb der Firma Junkers keine Einigkeit über die gültige Bezeichnung der Weiterentwicklung bestand, so ist es ein Glück, daß diese internen Unterschiede nicht nach draußen gedrungen sind, sonst gäbe es vermutlich noch mehr Durcheinander mit den verschiedenen Ju 90.

Die Ju 290-Serie

Nicht nur die Unklarheit der Bezeichnungen, sondern auch das Hin und Her in den Forderungen und Planungen spricht eine beredte Sprache über die anscheinend völlig fehlende „große Linie" im Technischen Amt des RLM. Zu deutlich ist anstelle einer zielbewußten, längerfristigen Planung ein ständiges Handeln nur nach den Bedürfnissen des Augenblicks zu erkennen. Dabei mögen allerdings ständig sich ändernde Forderungen des Generalstabs eine nicht unwesentliche Rolle gespielt haben.
Auch die Ju 290 ist ein gutes Beispiel dafür. Wie bei Ju 89 und Ju 90 stand auch hier am Beginn der Wunsch nach einem sowohl für militärische als auch für zivile Zwecke einsetzbaren *Transportflugzeug*. Das beweisen die im April 1941 bei Junkers vorliegenden Aufträge über 30 Flugzeuge „Ju 90 nach V11", von denen (neben der bereits im vorigen Kapitel erwähnten, mit V13 bezeichneten) drei für zivile Zwecke zu liefern gewesen wären (nach Lieferplan 19/2 vom 23. April 1941)[52]. Die dafür erforderlichen drei Sätze Verkehrsausrüstung zum Preis von je RM 100.000,— bestellte das RLM allerdings erst im Oktober 1941. Die DLH freute sich aber zu früh. Im Februar 1942 wurden zwar die Preise für die Flugzeuge Ju 290 auf RM 1.000.000,— und die für die Verkehrsausrüstung auf RM 150.000,— angehoben, aber immer noch keine Ausbringungstermine für die zu liefernden Flugzeuge festgesetzt. Zwei Monate später aber, im April 1942, wurde der Auftrag auf Verkehrsausrüstungen für drei Flugzeuge ganz gestrichen, so daß nur noch die für eine Maschine übrigblieb, welche aber einen Monat später vom RLM ebenfalls gestrichen wurde.
Im Lieferplan 19/2/B vom Juli 1941 waren zunächst nur drei „Ju 90 nach V11" terminlich festgelegt, anscheinend die für zivile Zwecke, wobei eine im Mai und je eine im November und Dezember zu liefern gewesen wären ... Für die restlichen 27 hatte man lediglich die Materialbeschaffung freigegeben[52].
Auch im Lieferplan 21 (November 1941) stehen weiterhin 30 zu liefernde, jetzt als Ju 290 bezeichnete Flugzeuge, aber immer noch sind keine Ausbringungstermine dafür enthalten, obwohl in einer hochrangig besetzten Besprechung beim Amtschef LC, Oberst Wolfgang Vorwald, am 4. November 1941 das Thema Großraumtransportflugzeuge eingehend besprochen worden war. In der Besprechungsnotiz heißt es dazu: „(Die Ju 90) ist das einzigste Flugzeug, was den Aufgaben als Großraumtransporter gewachsen sein wird. Das Flugzeug muß auf jeden Fall im Programm weiterlaufen. Die Ausbringung von sechs Flugzeugen monatlich wird in den Programmvorschlag aufgenommen werden. Das koste in der Ausbringung Ju 52 16-18 Flugzeuge monatlich[117]."
Trotzdem ist nicht zu erkennen, daß Flugzeuge der Muster Ju 90 bzw. 290 vom RLM und dort besonders von GL/C als dringend erforderlich betrachtet werden. Erst der Beginn des Rußlandfeldzugs und ganz besonders die durch den kalten Winter 1941/42 im Osten entstandenen Nachschubprobleme sowie die zunehmenden Versorgungsschwierigkeiten in Nordafrika ändern die Lage. Transportraum wird schnellstens gebraucht.
In einem Schreiben des Chefs des Generalstabs der Luftwaffe, Generaloberst Hans Jeschonnek, vom 24. Juli 1942 an den Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe[118], in dem zu der (Flugzeuglieferungs-) Programmstudie Nr.1011 Stellung genommen wird, steht daher die Frage nach ausreichendem Lufttransportraum sehr im Vordergrund. Insbesondere wird die Forderung nach „beschleunigter Bereitstellung von Großraumtransportern" erhoben, die z.B. „die Verlegung von Jagdverbänden über größte Entfernungen in wirtschaftlicher Weise erst ermöglichten, aber auch für entfernt liegende Luftlandeunternehmen mehr als bisher vorhanden sein müßten". Diese Forderung wird für so dringend gehalten, daß für ihre Erfüllung sogar u.U. eine gewisse Rücknahme der (Plan-) Fertigungszahlen von Kampf- und Fernkampfflugzeugen als hinnehmbar bezeichnet wird!
Auch eine Berechnung für den aufgrund der damaligen Planung zur Verstärkung der Luftwaffe als notwendig angesehenen Transportraum ist in dem Schreiben enthalten. Im Winter 1941/42 wären demnach dem Soll der beweglichen Einsatzluftwaffe von 4360 Flugzeugen (ohne Nachtjäger) 960 Transportflugzeuge Ju 52 als Soll gegenübergestanden, was einem Verhältnis



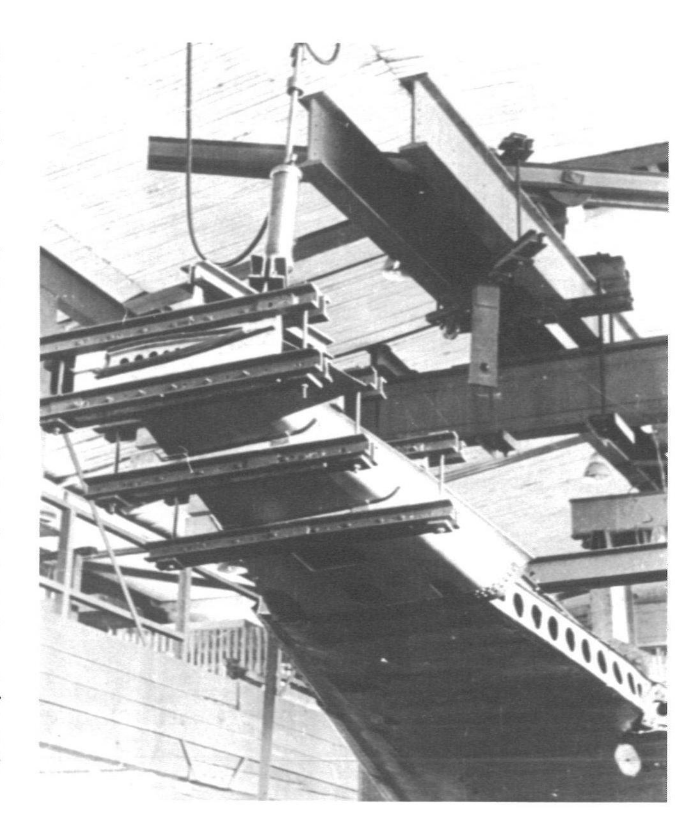
Die W.Nr.0154, SB+QD, Ende Februar in Dessau, kurz vor ihrer Auslieferung an die LTS 290. Als A-1 hat sie nur den einen B-Stand, eine HDL 151/1.

von 4,5:1 entspräche, das als viel zu niedrig angesehen werde. Während dieses Verhältnis aufgrund der einen Monat zuvor, am 23. Juni, aufgestellten Planung der 6. Abt. des Generalstabs (Generalquartiermeister) sich bei Erfüllung auf 3,5:1 verbessern würde, sollte es nach den im hier betrachteten Schreiben dargelegten Überlegungen sogar auf 2,5:1 erhöht werden.
Der Schlußsatz lautete dann:
„In Zukunft sollen sich deshalb die Flugzeuge der beweglichen Einsatzluftwaffe zur Transportflotte (vergleichsweise umgerechnet in Räume Ju 52) verhalten wie 2:1. Dieses Verhältnis erscheint nach den augenblicklichen Begriffen hoch, ist aber unerläßlich und unbedingt anzustreben."
Die Ju 290 wird also plötzlich wieder dringlich und die Forderung, „die ersten acht Flugzeuge wären schnellstens (!) als unbewaffnete Transporter zu liefern", wird gestellt. Und das nach den schlechten Erfahrungen der unbewaffneten Ju 90 V7 im Mittelmeer, von denen weiter vorne berichtet wurde.
Die W.Nr.0152, die erste wirkliche Serienmaschine der Ausführung A-1 und deshalb wohl auch als Ju 290 V3 bezeichnet, wird

am 16. Oktober 1942 fertig und von Flugkapt. Pancherz eingeflogen. Die nächste (W.Nr.0154) folgt jedoch erst am 9. Februar 1943. Die Tragödie von Stalingrad ist zu dieser Zeit bereits zu Ende, wo die „zum Transporteinsatz" herangezogene Ju 290 V1 mit ihrer Werksbesatzung und etwa 70 Verwundeten in Pitomnik abgestürzt war. Auch die W.Nr.0152, SB+QB, hatte unter Führung des Majors und DLH-Kapitäns Wiskandt den Einsatz mitgemacht. Das Flugzeug war aber nach dem einzigen durchgeführten Versorgungsflug, von dem noch zu berichten sein wird, in die Werft nach Tempelhof zurückgekehrt, nachdem es bei einem feindlichen Jagdangriff starke Beschußschäden erlitten hatte. Bilder dieser beiden Maschinen finden sich in den späteren Kapiteln.
Das Flugzeug W.Nr.0153 (Erstflug am 13. Februar) sollte schon wieder eine andere Verwendung erhalten, was ihm wohl auch die Bezeichnung Ju 290 V4 eintrug. Unmittelbar nach Fertigstellung und nachdem es Flugkapt. Pancherz am 13. Februar als SB+QC eingeflogen hatte, erhielt es noch im Werk das neue Kennzeichen T9+FK und wurde von Oblt. Wolfgang Nebel für die 2./Versuchsverband Ob. d. L. übernommen. Mit diesem Kennzeichen ist die Maschine auf zwei bekannten, auch schon anderswo veröffentlichten Werksbildern zu sehen. Die in der Literatur dazu angebotenen Bildtexte lassen uns die Wahl zwischen den W.Nr.0156 und 0162 und bieten als Kennzeichen SB+QF an. Davon stimmt, wie man sieht, nichts.
Die W.Nr.0155 diente zu Bruchversuchen und erscheint somit als Flugzeug nicht.

Das Flugzeug, das wirklich die W.Nr.0156 trug und als letzte A-1 aus der Fertigung kam, war, wie schon viel früher die Ju 90 V1, zur Erprobung des Schwingungsverhaltens bei hohen Geschwindigkeiten mit Schwingungserregern ausgerüstet worden. Eingedenk der seinerzeitigen bösen Erfahrung hatte man aber für den Flugzeugführer einen der ersten in Deutschland verfügbaren Schleudersitze eingebaut. Dazu gehörten zwei Vorrichtungen, von denen eine im Falle der Benutzung des Sitzes das Dach des Führerraums wegschleudern sollte, während die andere die Steuersäule mit Handrad nach vorne wegzuklappen hatte, um die Beine des Piloten beim Ausschuß nicht zu gefährden. Diese beiden Vorrichtungen sollten, ebenso wie der Schleudersitz selbst, durch Druckluft betätigt werden, wofür Stahlflaschen im Kabinenboden unter dem Pilotensitz eingebaut waren.
Flugkapt. Pancherz war allein an Bord, als am 15. Juli 1943 beim Erfliegen der Höchstgeschwindigkeit im Bahnneigungsflug über der Meßstrecke in Lärz bei Rechlin Flugzeugteile wegflogen, vor allem vom Höhenleitwerk. Das Flugzeug ging deshalb sofort auf den Kopf, wobei verständlicherweise eine erhebliche negative Beschleunigung auftrat. Diese war es, welche die im Fußboden untergebrachten, nur gegen positiv wirkende Massenkräfte gesicherten Druckluftflaschen aus ihrer Halterung nach oben herausdrückte, wobei sich deren Ventile selbst öffneten, zumindest jene, welche den Schleudersitz betätigten. Die beiden anderen Vorrichtungen aber versagten. Weder flog das Dach weg, noch klappte die Steuersäule nach vorn. Was hätte vermieden werden sollen, trat nun ein. Bei dem somit unfreiwilligen Ausschuß zog sich Pancherz Schlagverletzungen dicht oberhalb der Knie und Fleischwunden an beiden Oberschenkeln zu. Daß er beim Durchschuß durch das Dach nicht auch noch andere Verletzungen hinnehmen mußte, war nur dem Umstand zu verdanken, daß das Kopfteil des Panzersitzes als Rammbock gewirkt hatte. Sonst aber kam er heil zu Boden[134].
Dies war übrigens die zweite erfolgreiche Schleudersitzbenutzung in der Geschichte der Luftfahrt, nachdem bereits einige Zeit vorher (am 13. Januar 1943) der Pilot Schenck der Firma Argus sich erfolgreich aus der He 280 V1 geschleudert hatte, weil bei einem Schleppversuch hinter einer He 111 das Schleppseil wegen Vereisung der Anhängekupplung nicht auszulösen war.
Der Verlust des Flugzeugs hatte übrigens keinerlei Auswirkungen auf das Muster, da der Bruch ja bei einer Geschwindigkeit weit oberhalb der im Betrieb zu erwartenden geschehen war. Kurz vorher, am selben Tag, hatte Pancherz, zusammen mit BM Pflug, mit der sich ebenfalls in Rechlin befindlichen W.Nr.0158 einen weiteren Versuch in gleicher Richtung geflogen. Dabei hatte er gezeigt, daß das Flugzeug „bei einer angezeigten Geschwindigkeit oberhalb von 500 km/h mit 2,3 g abgefangen werden konnte", wie der Bericht der E-Stelle aussagt. Die Maschine

Aufbau für statische Belastungsversuche an der Zelle W.Nr.0155 in Prag während des Winters 1942/43. ▽



Statische Belastungsversuche eines Flügels der Ju 290 bei Letov in Prag. Der Bruch am Hinterholm (rechts unten) ist bereits eingetreten. ▷

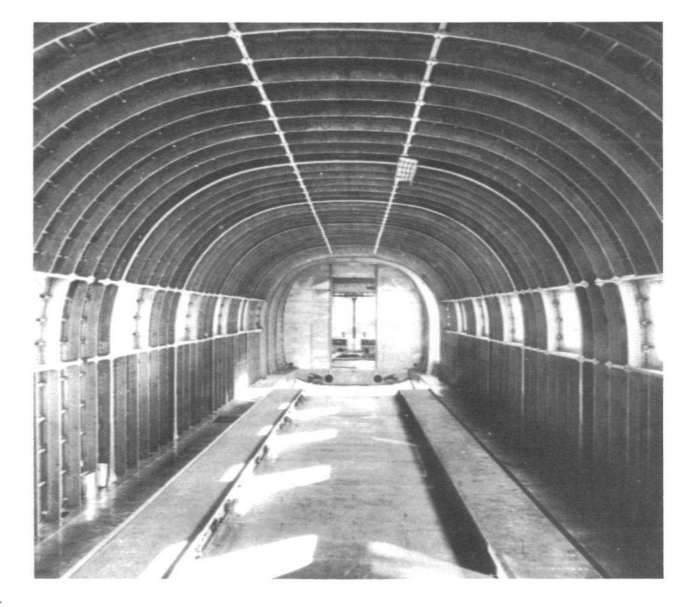


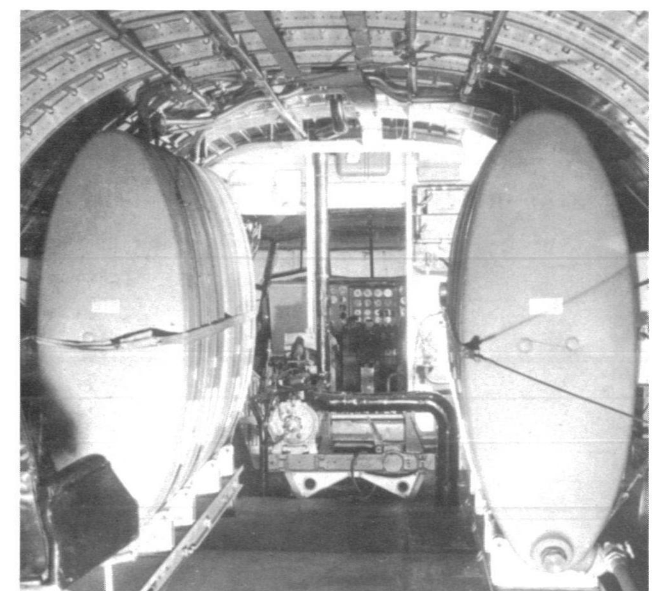
Flugklarmachen von Ju 290 in Dessau im Februar 1943.



Im Hintergrund steht die W.Nr.0154. △

mußte dann allerdings anschließend in Dessau sehr genau auf etwaige bleibende Verformungen untersucht werden, wobei sich aber keine wesentlichen Schäden zeigten.
Beim Generalstab und beim Technischen Amt haben offensichtlich, was die Ju 290 betraf, Wunsch, Planung und Wirklichkeit die ganze Zeit stark auseinandergeklafft. Das hatte schon die Programmstudie (Nr.1015) gezeigt, auf die ein Aktenvermerk von GL/C vom 17. März 1943 hinwies[119]. Der wiederum war die Entgegnung auf ein Schreiben des Generals der Aufklärungsflieger (L. In.1) vom 6. März[120], in welchem dieser (übereinstimmend mit der von der Marine ständig erhobenen Forderung) wohl zwölf Ju 290 als Fernaufklärer verlangt hatte, was aber GL/C als „im Rahmen der Studie 1015 nicht durchführbar" erklärte, da als „Gesamtausbringung für das Jahr 1943 (nach Lieferplan 222) nur zwölf Ju 290 vorgesehen seien". Nicht einmal auf den ebenfalls vorgeschlagenen Umbau von vier Ju 290-Transportern zu -Aufklärern wollte man sich einlassen. Und schließlich wäre „eine für 1944 gewünschte Erhöhung der Zahl von zu bauenden Ju 290 von 86 auf 174 Stück nur auf Kosten der Jägerfertigung, besonders der Fw 190, möglich".

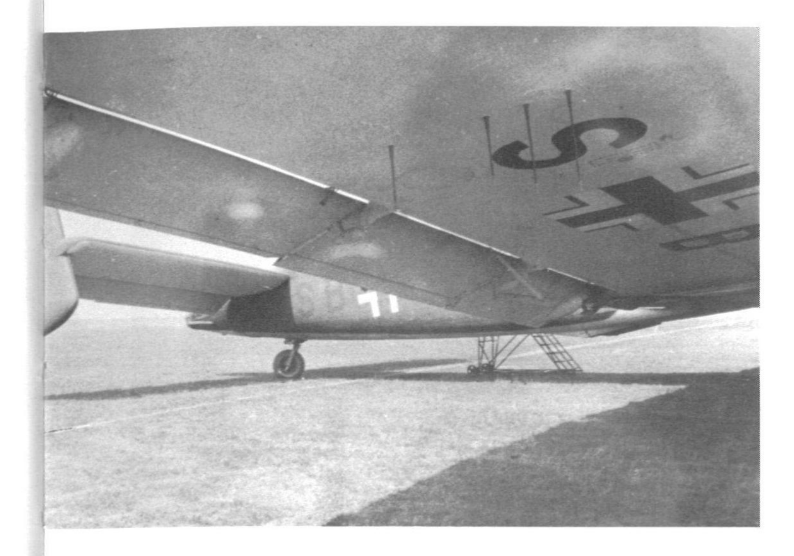




Die Lage auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen, insbesondere aber die zunehmenden Schwierigkeiten der U-Boote im Atlantik, zwang wohl sehr bald den Generalstab wie auch GL/C, ihre ablehnende Haltung zur Heranziehung des bisher nur für Transportzwecke gedachten Musters Ju 290 auch für Fernaufklärungsaufgaben zu überdenken. Hierbei hatte wohl offensichtlich ein Vorsprechen von Großadmiral Dönitz bei Hitler und Göring seine Wirkung getan.
Diese Langstrecken-Fernaufklärer waren zwingend notwendig geworden, weil der Gegner die Geleitzugwege z. T. in Gebiete außerhalb der Reichweite der bisher zur Aufklärung eingesetzten Fw 200 verlagert hatte und somit ein rechtzeitiges Aufspüren nicht mehr möglich war.
GL/C hatte daraufhin noch im selben Monat März (!) 30 Umrüstsätze bei Junkers bestellt, um aus den inzwischen — natürlich nachträglich — bewaffneten Transportern Ju 290 (Baureihe A-1) Fernaufklärer zu machen ... Ja, es wurde sogar angeordnet, auch noch im März, daß die bereits im Bau befindlichen Flugzeuge 0157, 0158 und 0159 noch während des Zusammenbaus auf die Fernaufklärerausführung A-2 umzuändern seien[52], während alle darauf folgenden Flugzeuge ab W.Nr.0160 von Anfang an nur noch als Fernaufklärer in der Ausführung A-3 zu bauen wären ...

Von diesem Augenblick an war anscheinend bei GL/C die Verwendung des Musters Ju 290 für Transportzwecke plötzlich kein Thema mehr. So blieb es dabei, daß außer den beiden W.Nr.0152 und 0154, die beide an die LTS 290 gegangen waren, keine Ju 290 mehr einem Transportverband zugeteilt wurde.
Doch nicht genug damit. Aus aufgefundenen Dokumenten ergibt sich, daß auch alle vorher aufgestellten Grundsätze bezüglich Zahl der zu bauenden Ju 290 auf einmal nicht mehr galten. Junkers wurde beauftragt, neben dem in Kraft befindlichen Lieferplan 222 ein sogenanntes „Vorlaufprogramm" für die Fertigung zusätzlicher Ju 290 zu erstellen[121]. War bisher geplant, mit ständig gesteigerter Monatsausbringung (auf bis zu neun Stück, zu erreichen im September 1944) bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt 65 Ju 290 zu bauen, so sollte das fast gleichzeitig anlaufende Vorlaufprogramm im gleichen Zeitraum weitere 79 Flugzeuge des Musters erbringen. Der von Junkers ausgearbeitete Vorschlag wurde kurz darauf von GL/C-B 2 in einem Schreiben ohne Veränderung verbindlich gemacht[122]. In der Entwicklungsbesprechung vom 27. April wurden bereits die sich aus beiden Programmen zusammen ergebenden Stückzahlen mit nur einer kleinen Korrektur nach unten verwendet[123]. In dieser Besprechung wurde außerdem die Weiterentwicklung der Ju 290 unter Verwendung der stärkeren Motoren BMW 801 E und mit einem Startgewicht von 49 t angekündigt, also die spätere Ju 290 B. Zu vermerken ist noch, daß zu den Teilnehmern als Beauftragter des Generals der Aufklärungsflieger auch Hptm. Hermann Fischer gehörte, der spätere Kommandeur der Fernaufklärungsgruppe 5, von der in einem der folgenden Kapitel noch die Rede sein wird.
In der Folgezeit wirkte sich die auf der Besprechung erhobene grundsätzliche Forderung des ST/GL Milch auf eine noch wesentlich gesteigerte Ausbringung von Ju 290 bzw. auch schon 390 überall aus. So geht aus einem Schreiben von Direktor Richard Thiedemann von Junkers hervor, daß der von ihm geleitete Sonderausschuß F1 sich mit der fast unlösbar erscheinenden Aufgabe befaßte, die monatliche Ausbringung von Ju 290 bis Ende 1944 auf 24 Flugzeuge zu steigern, unter Umständen sogar auf 30[124]. Dabei waren zwei Fertigungsblocks ins Auge gefaßt worden, einer mit Endmontage beim Stammwerk Junkers in Dessau, der andere bei ATG in Leipzig. Als Zulieferer waren neben Volkswagenwerk, Opel, Karmann und Letov auch kleinere Betriebe vorgesehen, die z. T. vorher noch nie etwas mit Metallflugzeugen zu tun gehabt hatten, wie eine Möbelfabrik und eine Wollkämmerei ... Die nötigen Voraussetzungen für diese gewaltige Steigerung der Fertigung zählte schließlich ein Aktenvermerk des Büros Thiedemann vom 10. Mai 1943 auf[125], in dem sogar als Endzahl die Herstellung von 50 Flugzeugen pro Monat (!) angeboten wird, zu erreichen im September 1945 ...
Die bis zur Fertigungseinstellung im Sommer 1944 wirklich gebauten Flugzeuge aber konnten nie ihren Ursprung verleugnen. Jedes von ihnen wies die zur schnellen Be- und Entladung von

Rumpfinneres einer Ju 290 im Rohzustand. Auf den beiderseitigen, zum Befahren mit Fahrzeugen geeigneten Schienen können auch Zusatzbehälter befestigt werden.

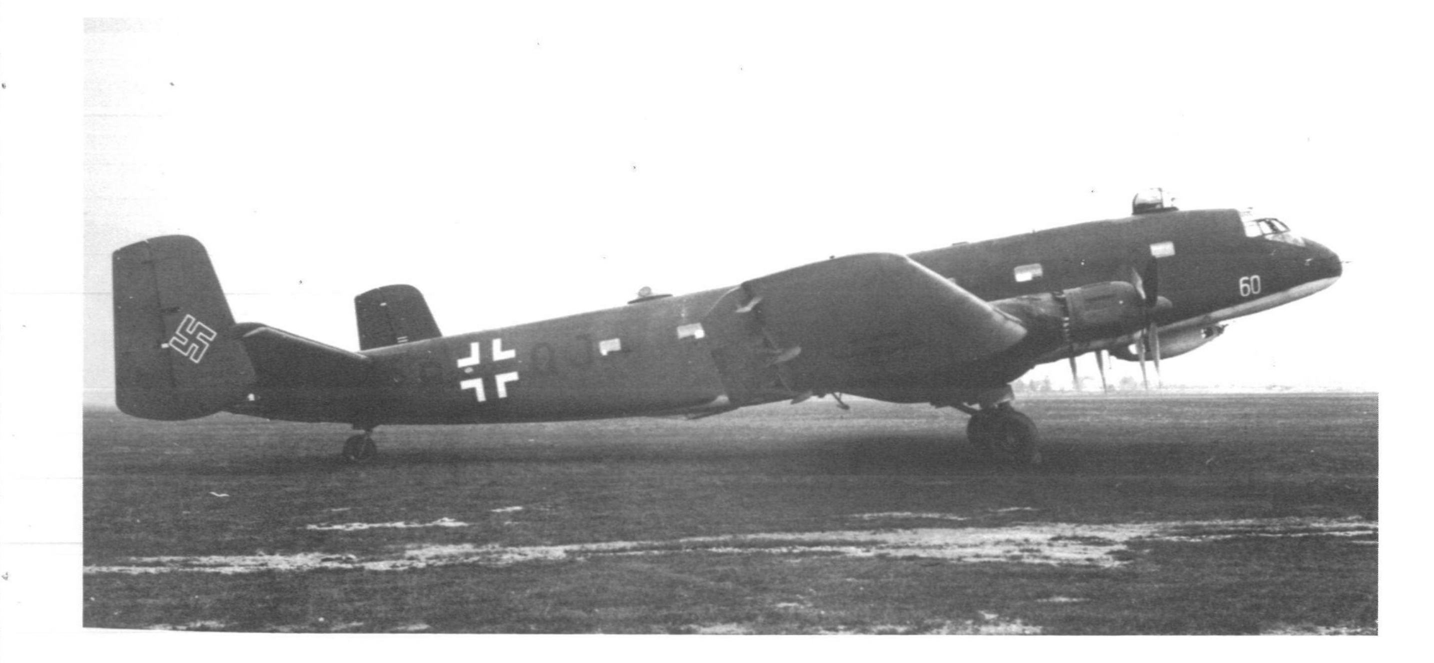




Die Stachelantennen des Rückwärtswarngeräts FuG 216 „Neptun R" unter dem rechten Flügel der Ju 290, W.Nr.0157, SB+QG. △

In der Fertigungshalle von Junkers in Dessau werden im Vordergrund drei Ju 290, darunter die W.Nr.0160, montiert. Hier wurden übrigens alle 46 Ju 290 zusammengebaut, allerdings mit Teilen von Unterlieferern.

Die erste A-3, die W.Nr.0160 im Einflugbetrieb in Dessau. Flugkapitän Dautzenberg flog sie am 18. Juli 1943 zusammen mit Flugversuchsingenieur Geyling ein. ▽



Transportgut gedachte Trapoklappe auf, die allerdings in der Regel nicht mehr als solche benutzt werden konnte, weil bei den meisten davon die zugehörige Ausrüstung nicht mehr geliefert worden war ...

Offensichtlich scheute man bei Junkers die sonst nötig gewordene Umkonstruktion des Rumpfes so sehr, daß die Trapoklappe bei allen für die Zukunft geplanten weiteren Ausführungen der Ju 290 und sogar der 390 beibehalten wurde (siehe Anlage 7).

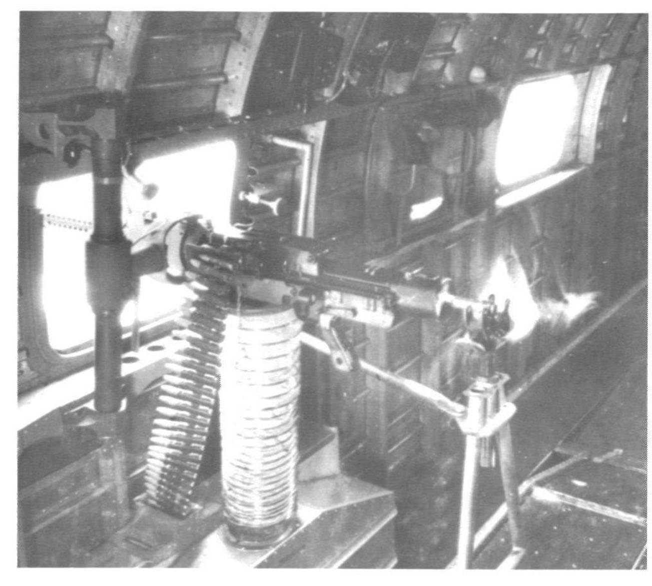
Doch zurück zur Ju 290-Serie. Die an der Ju 90 V7 und V8 erstmals erprobten und nun in die Serie der Ju 290 A eingeführten Änderungen hatten zu einem Flugzeug geführt, dessen Eigenschaften von den damit fliegenden Besatzungen durchwegs als sehr gut bezeichnet wurden, wenn auch gewisse Einschränkungen bei diesem Urteil nicht zu übersehen waren.

Die wichtigsten dieser Änderungen waren:

- Die bereits erwähnte Verringerung der Profildicke bei den Außenflügeln von 17% auf 12%.
- Die Verwendung von massenausgeglichenen Spaltquerrudern.
- Die Vergrößerung der Höhenleitwerksfläche von 35 auf 42 m^2 zur Verbesserung der Längsstabilität sowie eine vergrößerte V-Stellung der beiden Leitwerkshälften.
- Die Vergrößerung der Seitenleitwerksfläche zur Erhöhung der Kursstabilität.

Aus dem Streben nach Einheitlichkeit und Fertigungsvereinfachung kam noch hinzu:

- Die Einführung des sphärisch (halbkugelig) verglasten „Einheitsführerraums", wie er auch für die Ju 252 und 352 verwendet wurde und der druckkabinentauglich war.



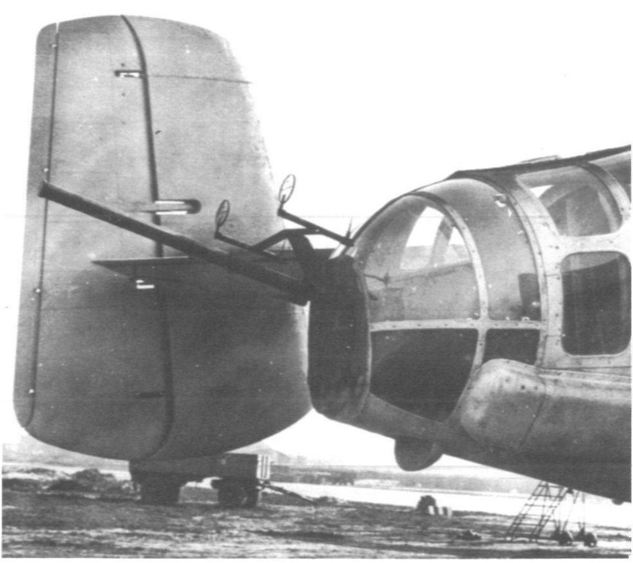


Das MG 131 mit Gurtzuführung von links in einer Seitenlafette SL 131 links, ist hier in der Justierhalterung zum Anschießen festgelegt. Die Waffe auf der rechten Seite hat Rechtszuführung. △ ▷

seitliche, außenliegende Munitionszuführungsschiene scheint erst versuchsmäßig angebaut zu sein, ... ▷

... während sie unten bereits durch ein Blechtiefziehteil abgedeckt ist.





Die zur Verbesserung der Kopffreiheit des Heckschützen aufgesetzte Plexihaube ist hier gut zu sehen. Die

Der Heckstand der Ju 290 mit eingebautem, handgerichteten MG 151/20 mit dem einfachen Sitz für den Schützen. ▽



Bei allen gebauten Ausführungen, von der A-1 bis zur A-9, wurden an der Zelle keine grundlegenden Änderungen mehr vorgenommen. Die Baureihenbezeichungen drückten praktisch nur Unterschiede in der Bewaffnung, Ausrüstung, Funkgeräteausstattung und im Fassungsvermögen der Tankanlage aus (siehe Anlage 5).

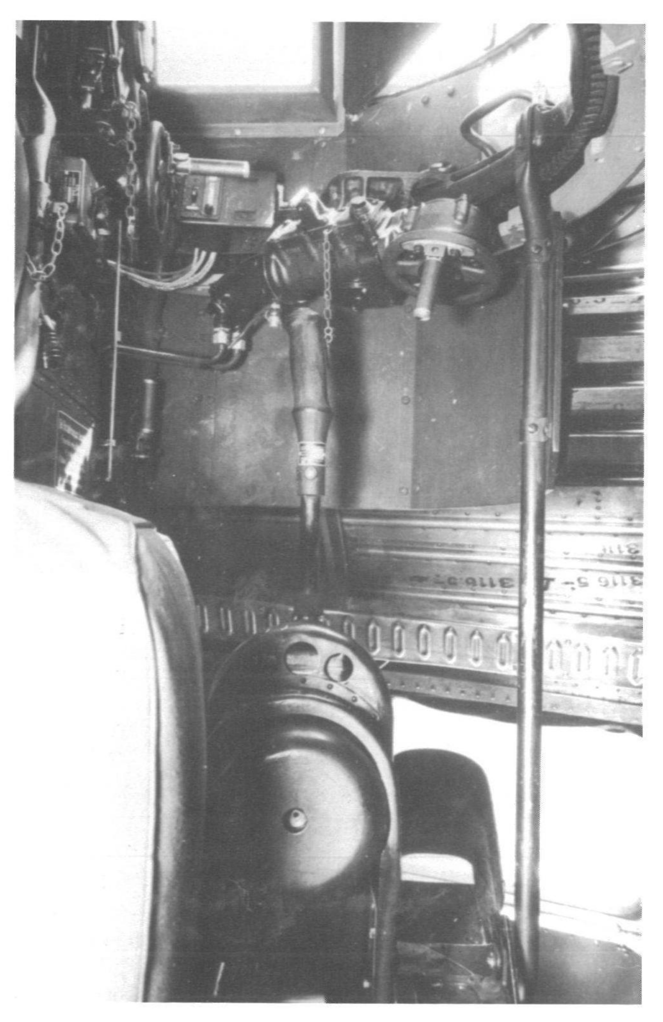
Bis zur Einstellung der Fertigung im Juli 1944 wurden gebaut:

1 V-Flugzeug Ju 290 V1, W.Nr.290 00 0001,
1 Bruchzelle für Festigkeitsversuche, W.Nr.0155,
8 Flugzeuge A-1 (Transporter), W.Nr.0151 bis 0154 und 0156 bis 0159, von denen die letzten drei (W.Nr.0157 bis 0159) nachträglich auf die Ausführung A-2 umgerüstet wurden,
5 Flugzeuge A-3 (Fernaufklärer), W.Nr.0160 bis 0164, von denen die ersten drei, wie auch alle vorher gebauten Flugzeuge, noch den Motor BMW 801 L hatten, während alle folgenden den stärkeren 801 D erhielten.
5 Flugzeuge A-4 (Fernaufklärer), W.Nr.0165 bis 0169, von denen die erste, W.Nr.0165 (V7), zum Mustereinbau der Bugkanzel für die Baureihe A-7, des FuG 203e und von drei ETC 2000 für FX oder Hs 293 (Kehlgeräte) durch die Firma Dornier verwendet wurde[126],
11 Flugzeuge A-5 (Fernaufklärer), W.Nr.0170 bis 0180,
12 Flugzeuge A-7 (Fernaufklärer), W.Nr.0181 und 0186 bis 0196,
3 Flugzeuge A-9 (Fernaufklärer), W.Nr.0182, 0183 und 0185,
1 Flugzeug A-7, das nachträglich zum Musterflugzeug der Ausführung Ju 290 B umgebaut wurde, W.Nr.0184 (V8)[127].

Nach dieser Aufstellung erhält man somit eine Gesamtzahl von 46 fertiggestellten Flugzeugen Ju 290 und eine Bruchzelle. Da für diese Arbeit die Flugbücher der überwiegenden Mehrheit der an der Erprobung und am Einfliegen der Ju 290 beteiligten Junkers-Piloten und Flugversuchsingenieure vorgelegen haben, kann an der Richtigkeit dieser Gesamtzahl kaum gezweifelt werden.

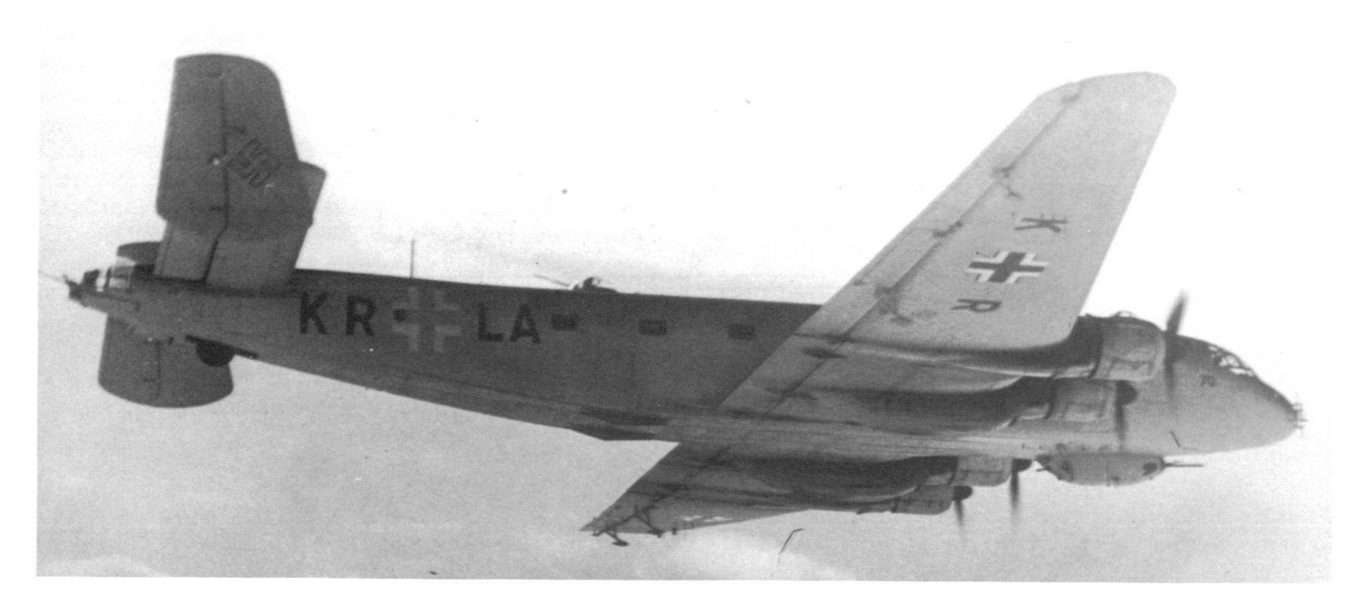
Wie stimmt sie mit Angaben in anderen Dokumenten überein?

Bis auf die Anzahl der Flugzeuge A-7 entsprechen die oben genannten Zahlen auch den Angaben im Flugzeug-Baureihen-Blatt Ju 290 des Chefs TLR (Technische Luftrüstung) vom 1. September 1944[131 und Anlage 5]. Nicht auf Anhieb kommt man allerdings



Die soeben fertig gewordene W.Nr.0162, das dritte Flugzeug der Ausführung A-3 mit dem niedrigeren Drehturm HDL 151/2 als B_2-Stand.

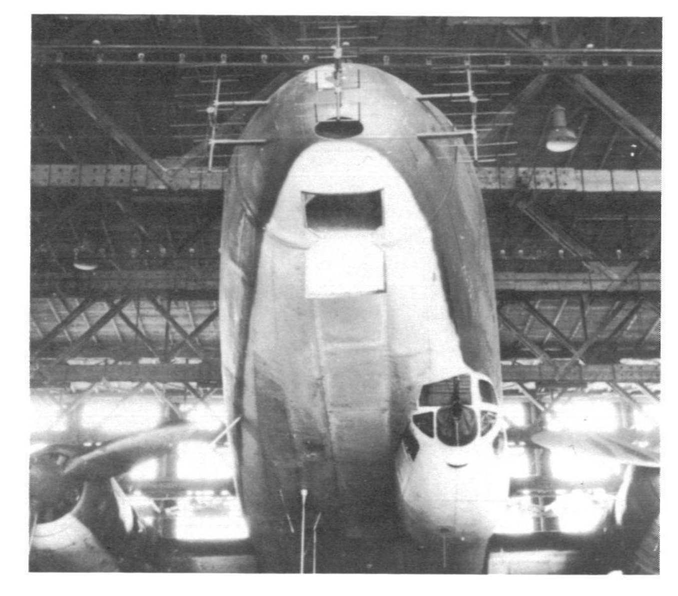
Die (rechte) Schützenseite eines HDL 151/1 als B_1-Stand in der Ju 290. In der Mitte der Steuerknüppel, mit dem das eingebaute MG 151/20 gerichtet wurde.

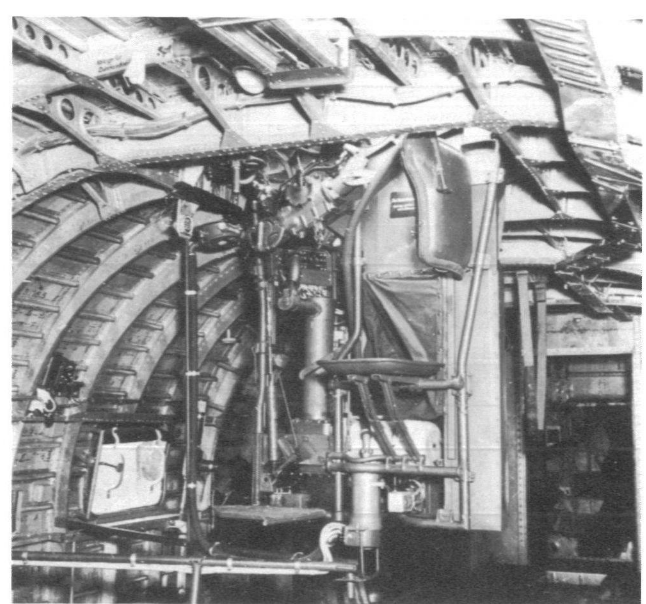


Die erste A-5, W.Nr.0170, wahrscheinlich auch mit V6 bezeichnet, bei der Erprobung in Dessau. Das Flugzeug war danach noch längere Zeit bei der E-Stelle Rechlin, bevor es als zweite 9V+DH zur FAGr.5 kam. △

Bugansicht einer Ju 290 mit der Antennenanlage des FuG 200. Die ovale Öffnung unter der mittleren Antennengruppe dient zur Frischluftzuführung für die Führerraum- und Kabinenbelüftung. ▷

Der B_2-Stand mit HDL 151/2-Turm von innen, wie ab der Ausführung A-3 eingebaut.





auf die dort und auch im Lieferplan 226 (Ausgabe 2 vom 15. Juli 1944) angegebene Zahl von 19 A-7, selbst wenn man die vor Beginn der Fertigung der Ausführung A-7 gebauten drei A-9, das Musterflugzeug für die 290 B und die in keinem Flugbuch auftauchende W.Nr.0194 hinzuzählt. Man erhält auch dann nur 17 Stück. Berücksichtigt man aber sechs Flugzeuge A-7, die im Flugzeugprogramm von GL/C vom 15. Juli (Nr. 226, Ausgabe 2) als durch Feindeinwirkung verloren angegeben sind, was wohl nur „durch Bomben" heißen kann, so ergibt sich bei Einbeziehung der W.Nr.0184 und unter der Voraussetzung, daß die fehlende W.Nr.0194 eines der sechs zerstörten Flugzeuge war, tatsächlich eine Gesamtzahl von 19 A-7. Das würde aber heißen, daß diese sechs fehlenden Flugzeuge den Bomben zum Opfer gefallen sein müssen, bevor sie in den Einflugbetrieb gekommen sind. Es müßte sich somit, neben der W.Nr.0194, um die W.Nr.0197 bis 0201 gehandelt haben, denn alle davorliegenden Nummern sind ohne Lücken nachgewiesen. Bis zur vorgesehenen Umstellung der Serie auf die Ausführung A-8 (ab W.Nr. 211) wäre die Zahl der gebauten A-7 dann sogar auf insgesamt 28 gestiegen. In der Aufstellung fällt weiter auf, daß die Baureihenbezeichnungen A-6 und A-8 fehlen. Flugzeuge der Ausführung A-6 sind offensichtlich keine gebaut worden, obwohl in der Literatur immer wieder welche „auftauchen". Die Vermutung liegt nahe, daß bei dieser Ausführung lediglich die Bewaffnung gegenüber der A-5 hätte weiter verstärkt werden sollen. Dafür spricht auch ein Foto im Deutschen Museum in München, das die Attrappe für den Heckstand der Ju 290 *A-6* mit einer eingebauten 3-cm-MK 103 darstellt. Im krassen Gegensatz dazu zeigt aber die als Anlage 11 wiedergegebene Zusammenstellung, wie die A-6 wirklich hätte aussehen sollen und wofür sie bestimmt war. Sie wäre wieder — man glaubt es kaum — ein Transporter gewesen, mit sogar stark verringerter Bewaffnung!

Über die A-8 kann etwas mehr ausgesagt werden, weil sowohl ein Datenblatt als auch eine Gewichtszusammenstellung über diese Ausführung noch vorhanden sind[128,129]. Waren die bisherigen Ausführungen vornehmlich zur Fernaufklärung ohne Kampfauftrag bestimmt, so sollte die A-8 als Fernkampfflugzeug mit ihren mitgeführten Lenkwaffen direkt Schiffsziele angreifen können. Da sie sich dazu auf jeden Fall in den Wirkungsbereich der Begleitjäger oder der landgestützten Fernjäger begeben

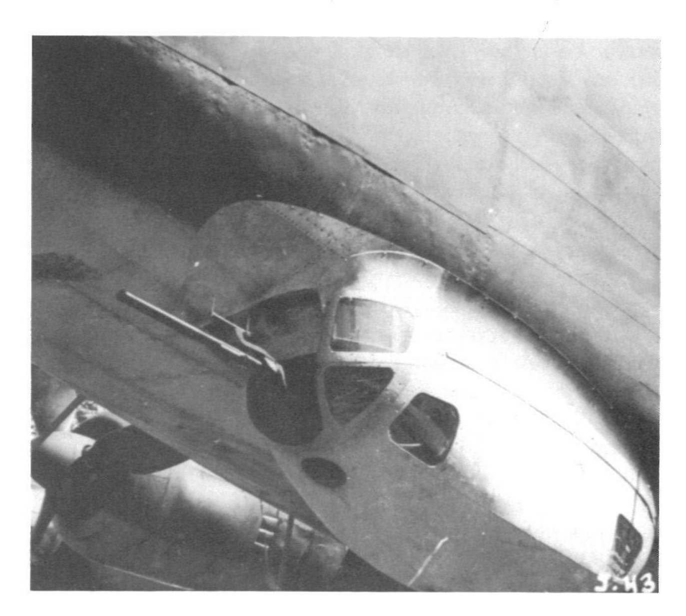
Das nach vorne gerichtete MG 151/20 (C_1-Stand) in der Bodenwanne ab A-3. ▷

Der vordere Drehturm HDL 151/2 einer Ju 290 ab A-4 mit dem Schußfeldbegrenzer zum Schutz des B_2-Standes. Dahinter der versenkte Peilrahmen mit der Hilfsantenne des PeilG 6. ▽

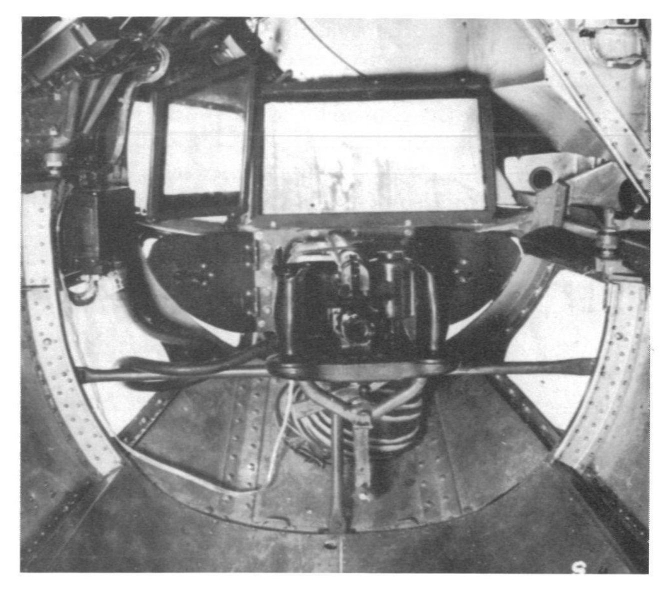
Das zum Teil gepanzerte Innere des C_2-Standes mit dem handgerichteten MG 131. ▷▽

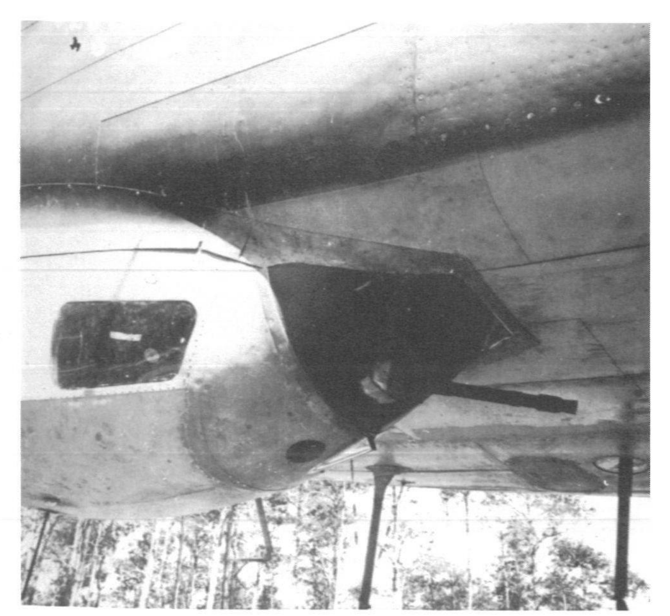
Der teilgepanzerte C_1-Stand mit dem handgerichteten MG 151/20 von innen. ▷▽▽

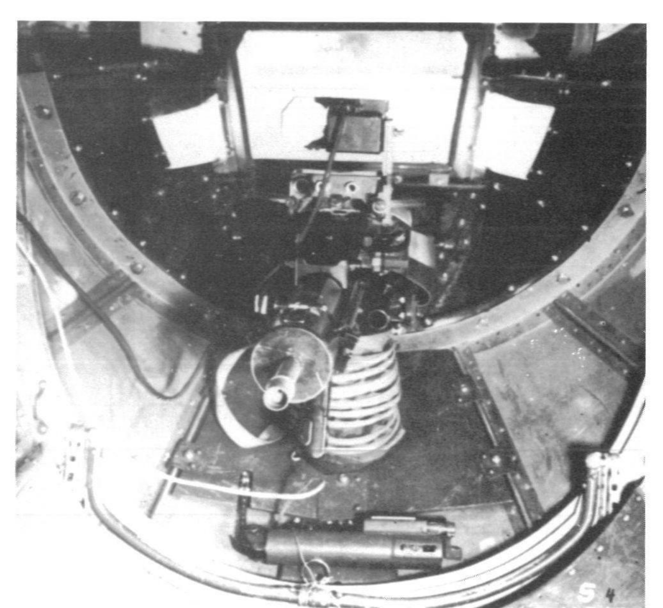
Die Bodenwanne mit C_2-Stand, ausgerüstet mit einem MG 131. ▽▽











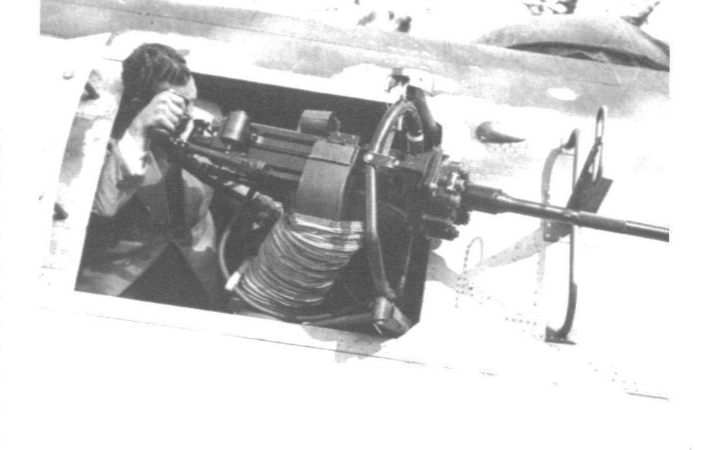
mußte, sollte die Abwehrbewaffnung die Möglichkeit geben, sich etwaiger Angreifer wirksam zu erwehren. Dazu waren nicht weniger als vier B-Stände mit MG 151/20 in Lafetten HD 151/2 auf dem Rumpfrücken und zwei weitere Waffen derselben Art in einer neu entwickelten Hecklafette HL 151 Z (Z für Zwilling) vorgesehen. Die Bewaffnung in den beiden C-Ständen sowie die beiden MG 151/20 in den Seitenfenstern wären gegenüber den Vorgängern unverändert geblieben. Das Gewicht der Waffenanlage allein wäre dadurch auf 2442 kg gestiegen, gegenüber nur 1207 kg bei der A-5. Dazu sollte ein nochmals vergrößerter Kraftstoffvorrat kommen. Das auf 46.000 kg gestiegene Abfluggewicht hätte gegenüber den vorangegangenen Ausführungen Verstärkungen an Rumpf und Flächenmittelstück ebenso wie am Fahrwerk bedingt sowie die Verwendung größerer Reifen für Hauptfahrwerk und Sporn erfordert. Von dieser Ausführung hätten, beginnend mit der Werknummer 0211, ab August 1944 22 Stück geliefert werden sollen, wie aus dem Flugzeugprogramm Junkers vom 15. Mai 1944[130] und aus einem weiteren Dokument hervorgeht.

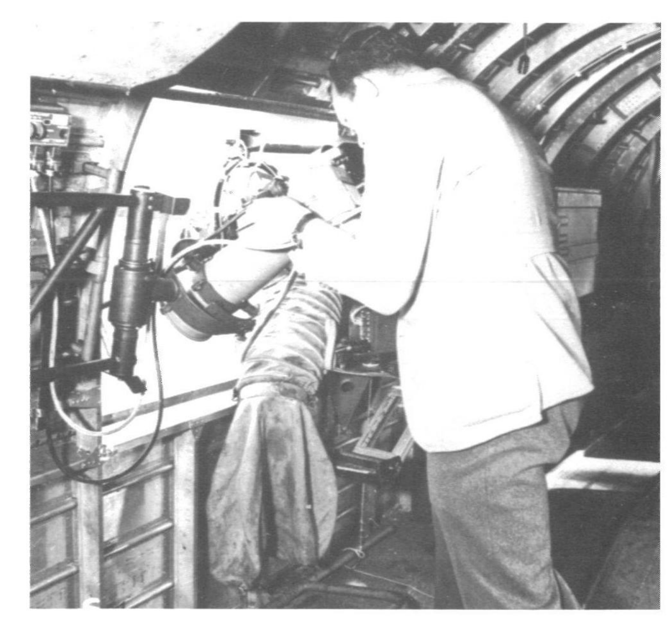
Zur Ausführung A-9, von der drei Flugzeuge in die gerade auslaufende A-5-Serie „eingeschoben" worden sind, die aber von ihren W.Nr. her bereits zur beginnenden A-7-Serie zu zählen sind, läßt das vorhandene Datenblatt erkennen, daß es sich um eine vor allem hinsichtlich Abwehrbewaffnung stark „abgemagerte" A-7 gehandelt hat. Die Gründe für diesen „Rückschritt" gehen aus Dokumenten direkt nicht hervor. Dennoch kann dazu etwas ausgesagt werden. Eine Aufstellung über die Zuweisung von Flugzeugen Ju 290 durch den Generalquartiermeister an die Verbände enthält nämlich einen nicht so einfach zu erklärenden Hinweis über die Zuteilung von drei Ju 290 an das XIV. Fliegerkorps, also an den General der Transportflieger, mit Datum vom 6. Dezember 1943. Weshalb, so fragt man sich, wenn alle Ju 290 doch nur noch für Fernaufklärungszwecke zur Verfügung stehen sollten, sind hier plötzlich drei davon offensichtlich wieder für Transportzwecke abgezweigt worden, noch dazu zu einem Zeitpunkt, wo die FAGr. 5 zu ihrem Aufbau dringend alle fertig werdenden Flugzeuge benötigte? Es mußte sich demnach eine so wichtige Aufgabe ergeben haben, daß man diesen Schritt trotzdem vertreten konnte. Das war auch der Fall, wie in einem späteren Kapitel noch ausführlicher dargelegt werden wird.

Dieses „Einschieben" der drei Flugzeuge mit erkennbar hoher Dringlichkeit in die Serie ging allerdings nicht ohne weitere Auswirkungen vor sich. War die vorletzte A-5 (W.Nr.0179) von Flugkapt. Dautzenberg noch am 20. Januar eingeflogen worden, übrigens als einziges Flugzeug in diesem Monat, so kam die letzte (W.Nr.0180) wegen des Vorziehens der drei A-9 erst am 23. März (!) zum Fliegen. Mit der ersten A-7 (W.Nr.0181) am 1. April 1944 war dann das normale Ausbringungstempo wieder erreicht.

An Waffenständen waren bei der Ausführung A-9 nur noch ein B_1-Stand (HD 151/2), der Heckstand und der C_1-Stand (Wanne nach vorne) vorhanden, alle mit MG 151/20. Alle anderen Waffen und deren Lafetten, somit auch die Glaskanzel mit dem A-Stand, waren entfallen. Auch auf verschiedene Panzerungen mit ihrem hohen Gewicht hatte man verzichtet. Stattdessen konnten jetzt 3500 kg nicht näher definierte „Nutzlast" mitgenommen werden, ohne an Reichweite etwas einzubüßen.

Zu dem Flugzeug W.Nr.0194 ist noch zu sagen, daß es gebaut worden sein muß, obwohl es in keinem Flugbuch oder sonstigen Dokument auftaucht, da ja noch die beiden nachfolgenden Flugzeuge (W.Nr.0195 und 0196) geflogen sind, wie die Flugbücher zeigen[132,97]. Dessau und das Junkers-Stammwerk waren zur fraglichen Zeit tatsächlich kurz hintereinander zweimal das

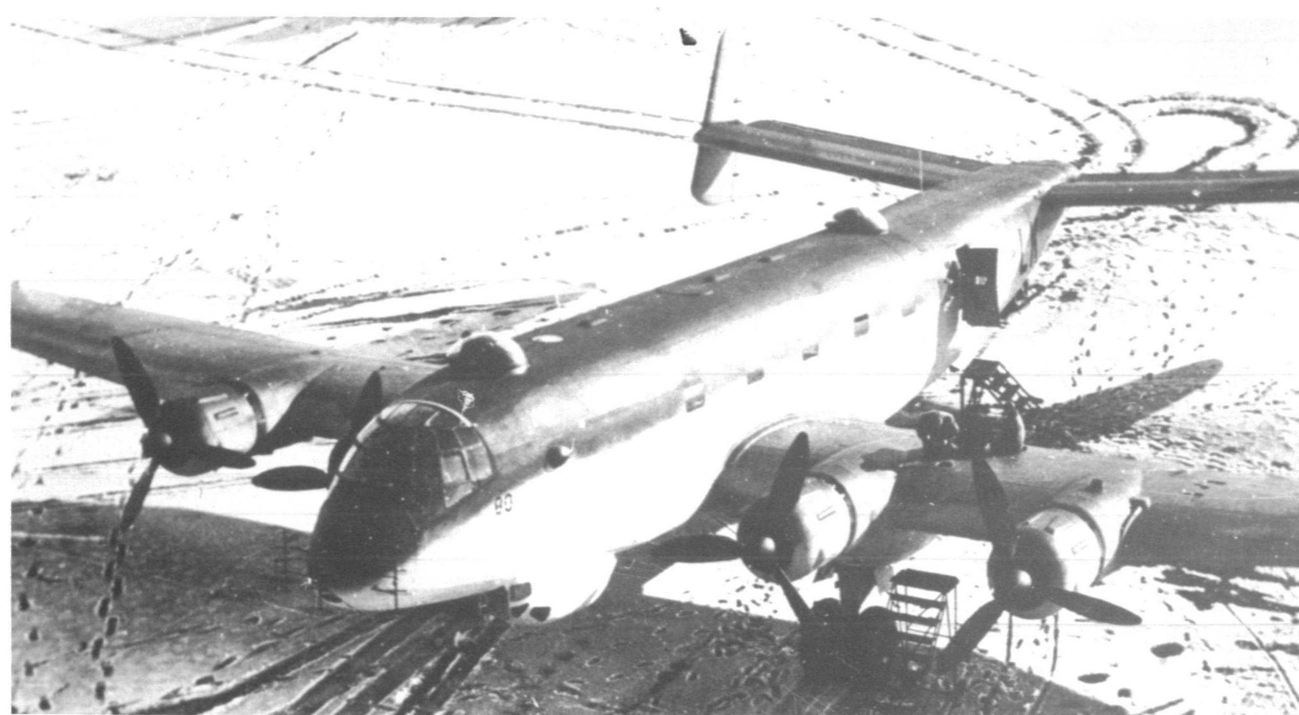


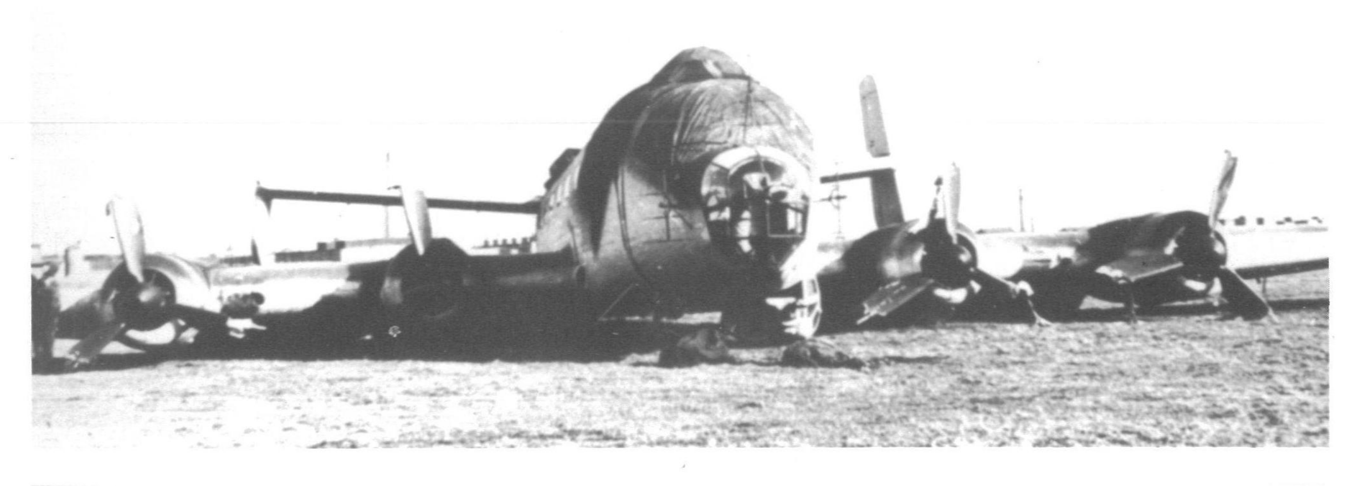


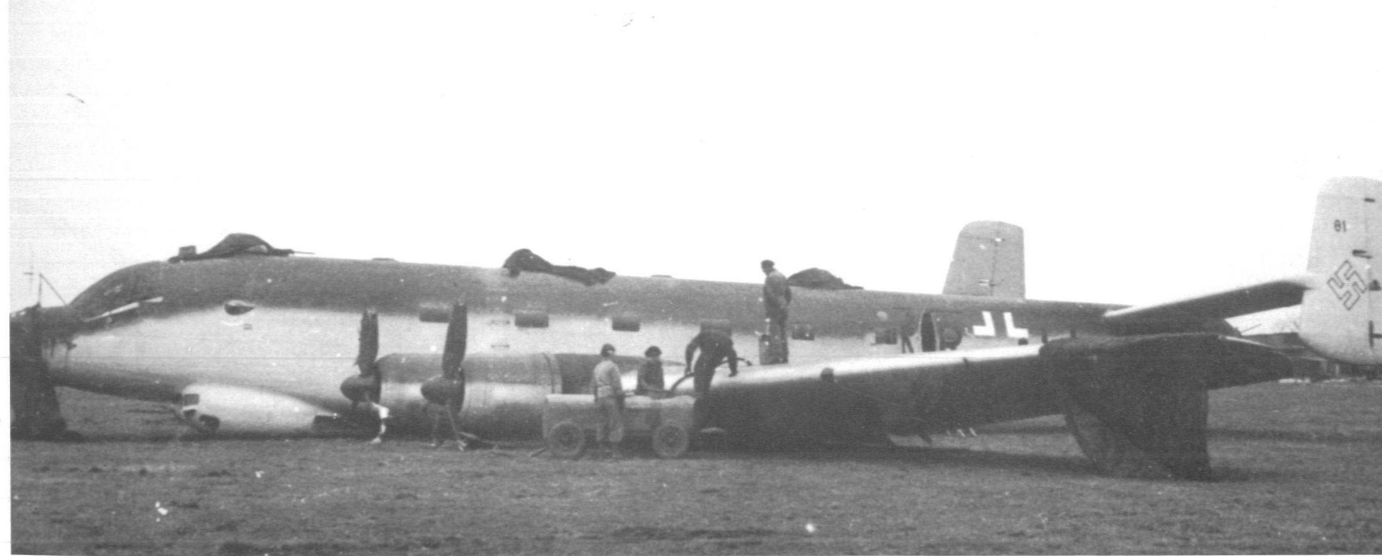
Das handgerichtete Seiten-MG 151/20 ganz nach draußen geschwenkt mit der zum Schutz des Leitwerks angebrachten Schußfeldbegrenzung. Vor der Fensteröffnung der Windabweiser. ▷△

Durch die große, zum Ausschwenken des seitlichen MG 151/20 notwendige Öffnung konnte auch mit einer Reihenbildkamera photographiert werden. ▷

Die Ju 290 A-5, W.Nr.0180, KR+LK, am 23. März 1944 in Dessau. Das Flugzeug wurde, wie die Spuren zeigen, rückwärts aus der Halle gezogen und wird nun für den Erstflug vorbereitet. ▽

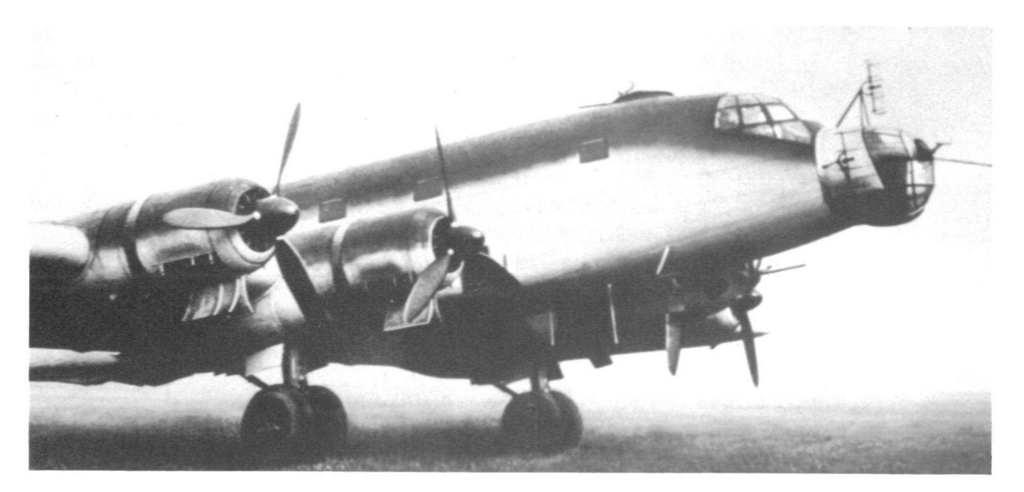






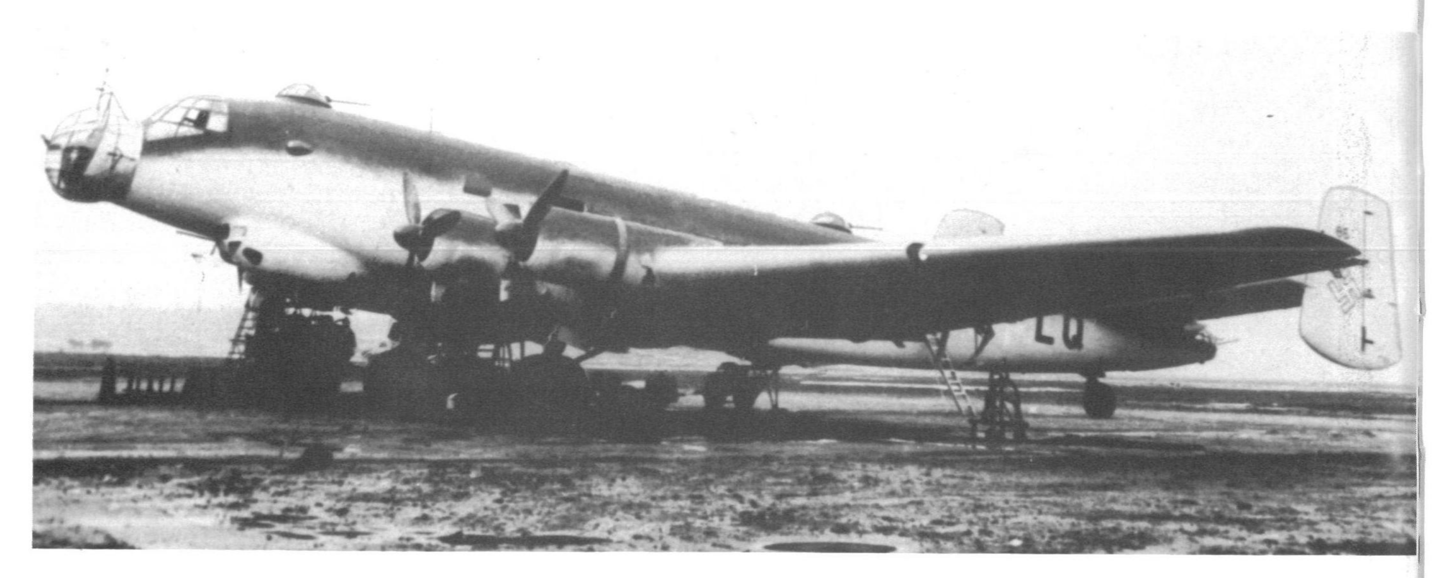
Selbst die Werkspiloten blieben nicht von Fahrwerksbrüchen verschont. Mit der W.Nr.0181, KR+LL, passierte es Flugkapitän Maringer und BM Pflug beim Erstflug am 1. April 1944. Am 22. des Monats flog sie wieder. △

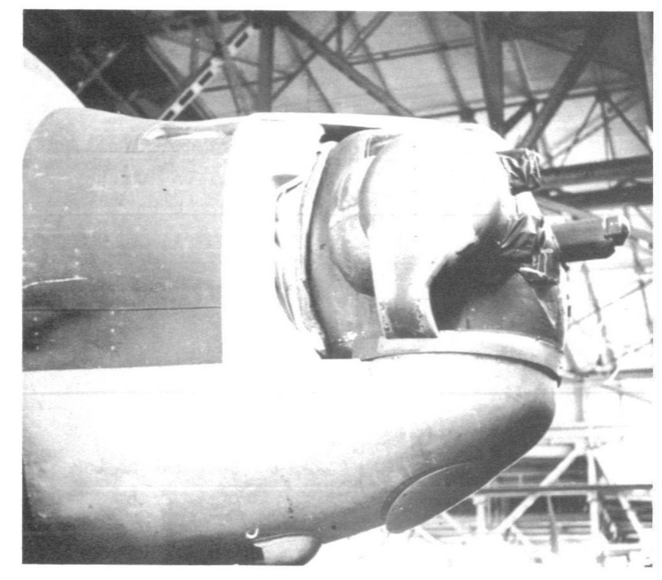
Alle Propellerblätter aus Holz sind stark zersplittert. △△



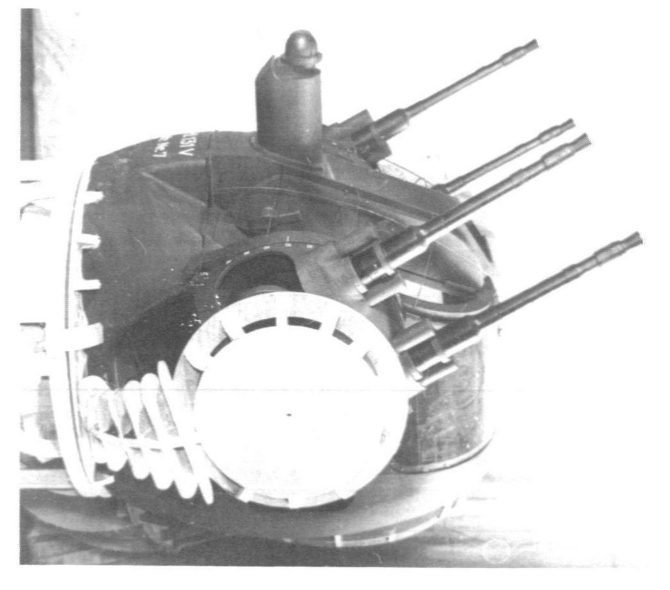
Vermutlich das erste Flugzeug der Ausführung A-7 mit dem nicht gerade formschönen angesetzten A-Stand mit einem weiteren MG 151/20. ◁

Die zweite Ju 290 A-7, die W.Nr.0186 mit dem Stammkennzeichen KR+LQ, im März 1944 in Dessau. Das Flugzeug flog nacheinander mit den Kennzeichen 9V+FH und A3+OB und kam bei Kriegsende nach England. ▽

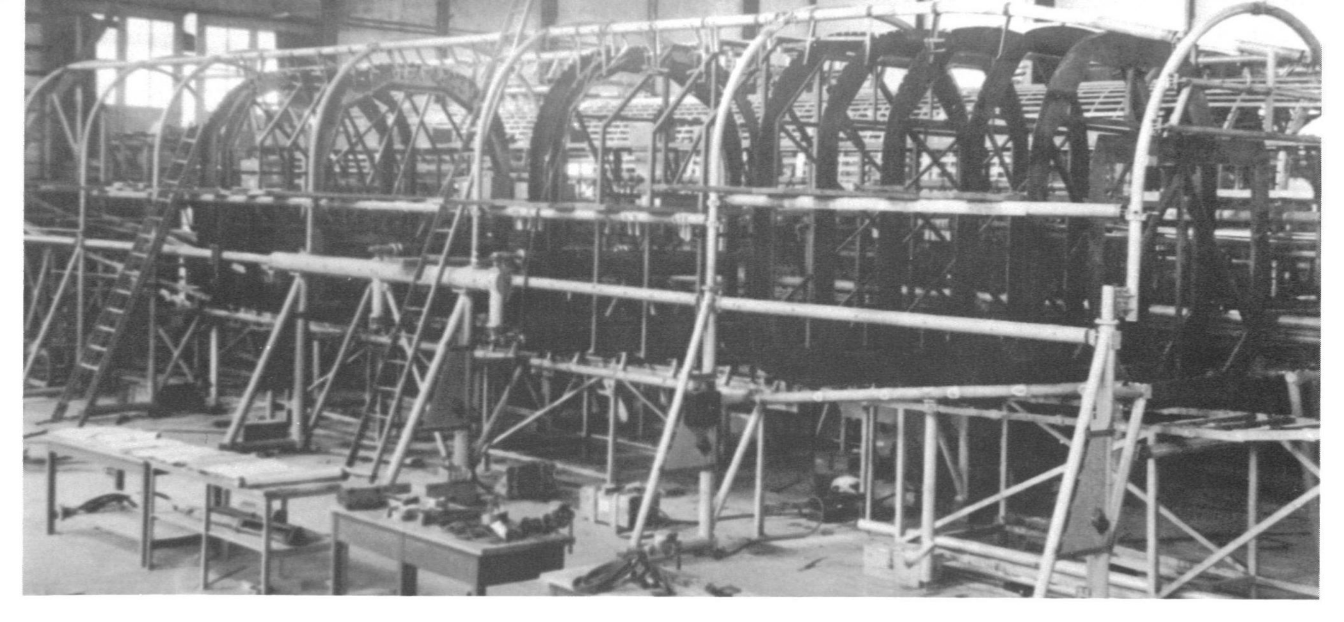




Bug der W.Nr.0184 mit eingebauter HDL 131 V, deren Waffen noch ohne Läufe sind, gesehen von der Steuerbordseite. △



Die Attrappe der HDL 131 V, wie sie anscheinend für den Einbau im Heck vorgesehen war. Der rohrartige, noch oben herausragende Aufsatz enthält anscheinend das Visier. △

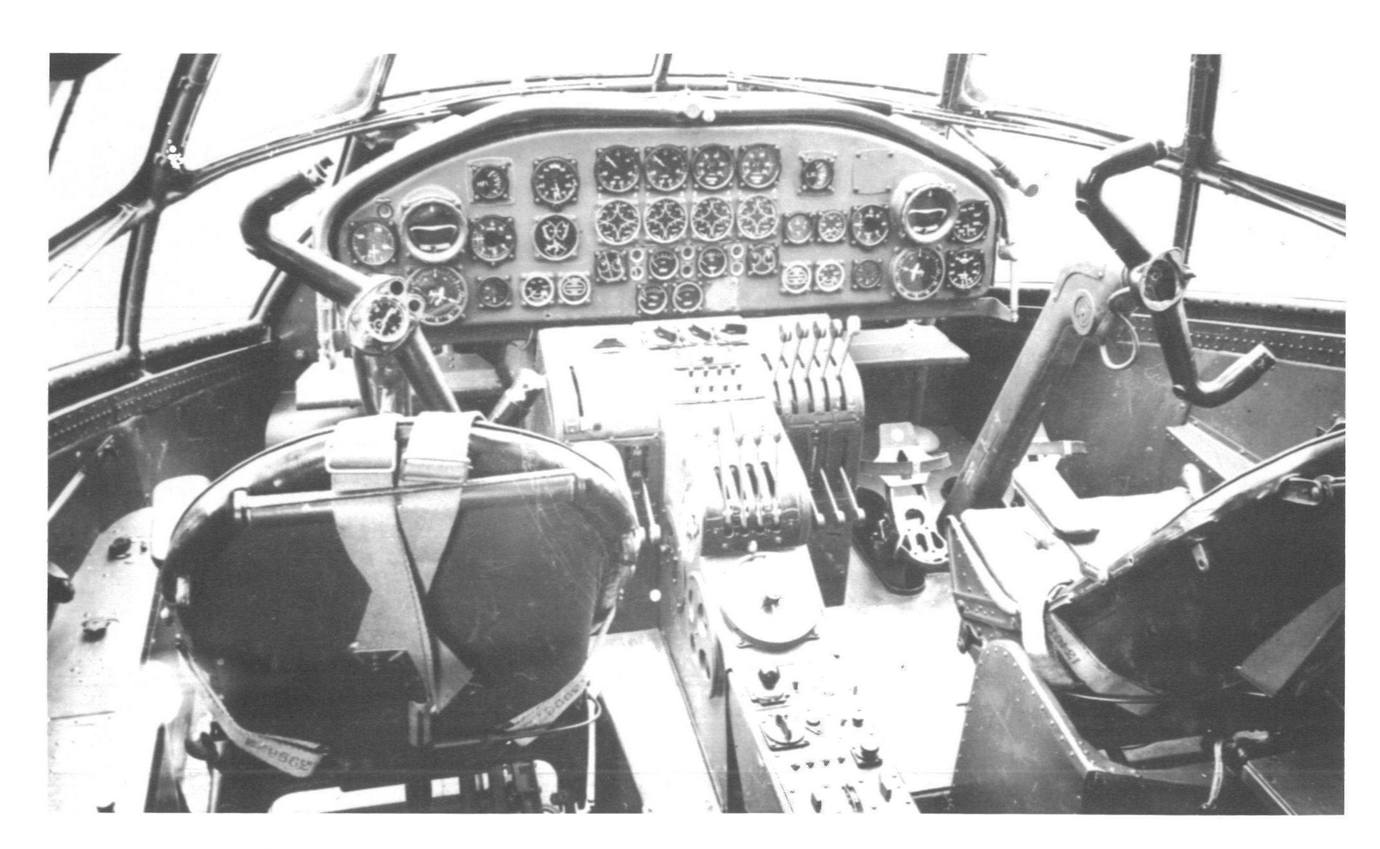


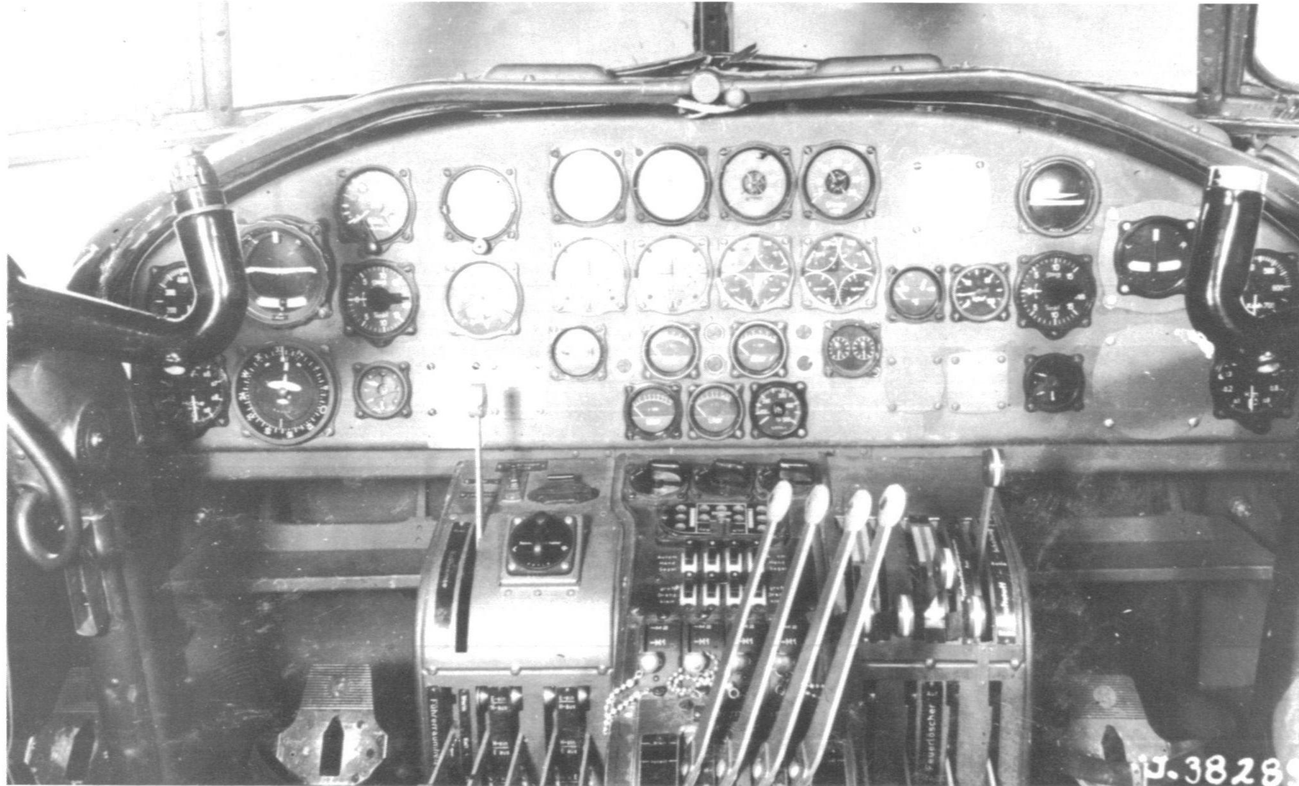
△ *Rumpfbau für die Ju 290 in verhältnismäßig einfachen Bauvorrichtungen im Werk Bremen der Weser-Flugzeugbau, vermutlich Anfang 1944.*

Die fertigen Rümpfe werden auf Tiefladewagen der Reichsbahn nach Dessau zur Endmontage gebracht. Zum Besteigen der Rümpfe, z.B. zum Aufziehen und Befestigen der Abdeckplanen, sind später wieder zu entfernende Steig- und Haltebügel angeschraubt. ▷



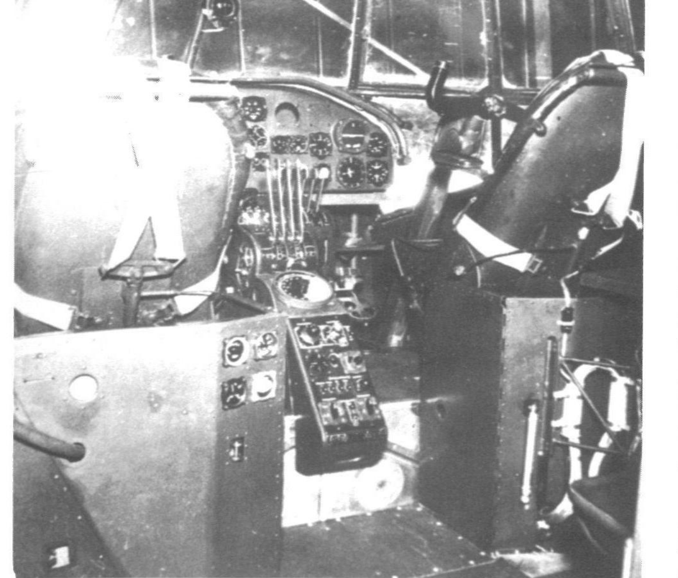
Ziel von Tagesangriffen amerikanischer Bomber und zwar am 28. und 30. Mai. Als Auswirkung des ersten davon findet sich in den Verlustlisten[200] mit Datum 28. Mai zwar die Meldung von einer 10%igen Beschädigung des Versuchsflugzeugs W.Nr.0151 durch Bomben, aber keine sonstige, auf Ju 290 bezogene Verlustangabe. Andererseits ist aber anzunehmen, daß nur bereits von der Bauaufsicht abgenommene Flugzeuge in den Verlustlisten erscheinen können. Es wäre also durchaus denkbar, daß die W.Nr.0194, die möglicherweise gerade fertig zum Einfliegen war, und fünf weitere, kurz vor der Fertigstellung stehende Flugzeuge einem der beiden Angriffe oder auch beiden zum Opfer gefallen sind. In dieses Bild paßt auch die Feststellung, daß sowohl im Monat Juni als auch in den beiden Folgemonaten jeweils nur ein einziges Flugzeug abgeliefert worden ist, während die Fertigung laut Plan in dieser Zeit doch schon auf mindestens vier Flugzeuge pro Monat hochgebracht worden sein sollte. In diesem Punkt bleibt man leider auf Vermutungen angewiesen, weil auch in keinem der Junkers-Vertriebsberichte[52] aus der fraglichen Zeit ein entsprechender Hinweis zu finden ist.
Entgegen anderslautenden Behauptungen in der Literatur sind *alle* Flugzeuge Ju 290 in Dessau zusammengebaut und eingeflogen worden. Großbauteile dafür wie Rümpfe, Flächen oder Leitwerke kamen allerdings auch von Junkerszweigwerken oder Unterlieferanten. Ein Auftrag über neun Rümpfe war z.B. schon im Jahr 1943 an die Firma Weserflug erteilt worden, die im Werk Bremen II, aber auch in einem Außenwerk gebaut wurden. Davon sollen vier bis Mitte 1944 an Junkers abgeliefert worden sein, was sowohl aus Akten der Firma Weserflug, aus einer Beanstandungsmeldung und auch aus der Festschrift von VFW-Fokker aus dem Jahr 1974 hervorgeht[133].
Eine Aufstellung aller fertiggestellten und eingeflogenen Ju 290 mit Kennzeichen, Einflugdatum, Flugzeugführer des Erstfluges sowie Angaben über den Verbleib (so weit er zu ermitteln war) enthält Anlage 2.
Ein Wort ist noch nötig zu den V-Bezeichnungen bei der Ju 290. Bereits weiter oben ist im Text bei einigen der Flugzeuge, wie z.B. der W.Nr.0151, die zugehörige Bezeichnung V2 angegeben worden oder bei der W.Nr.0153 das entsprechende V4. Daß die Ju 90 V7 zeitweise auch als die dazwischenliegende Ju 290 V3 bezeichnet wurde, ist ebenfalls bekannt. Weiter taucht aber später auch noch die Bezeichnung Ju 290 V7 bei der W.Nr.0165 auf, während Ju 290 V8 für die W.Nr.0184 verwendet wird. Nirgends zu finden sind aber die Bezeichnungen V5 und V6. Da es sich bei der W.Nr.0165 um die erste A-4 handelt, die außerdem später zum Musterflugzeug für die Ausführung A-7 wurde und die W.Nr.0184 die Mustermaschine Ju 290 B darstellt, könnte die W.Nr.0157 als erste A-2 die Bezeichnung V5 bekommen haben und die W.Nr.0160 als erste A-3 mit V6 bezeichnet worden sein. Aber das ist bisher nur eine Annahme.
Angesichts der zur Zeit der Einstellung bereits erreichten monatlichen Auslieferungsrate von etwa fünf Flugzeugen dürfte es sicher sein, daß zu diesem Zeitpunkt noch Zellen in mehr oder





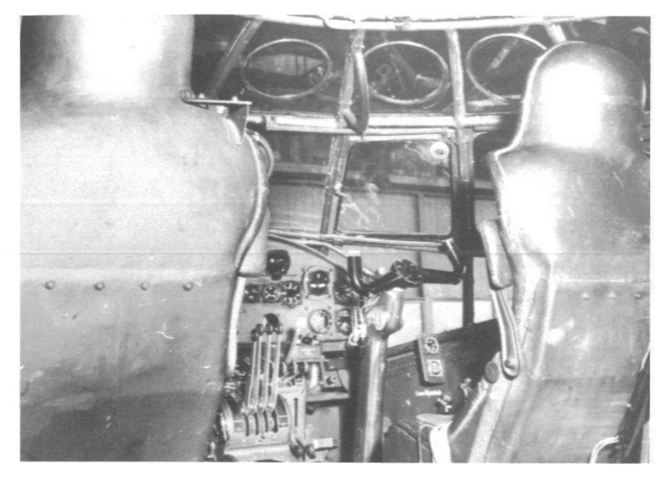
ΔΔ Gesamtüberblick über die Führerraumeinrichtung einer Ju 290, auch wieder mit abweichender Gerätebestükkung gegenüber anderen Flugzeugen dieses Musters.

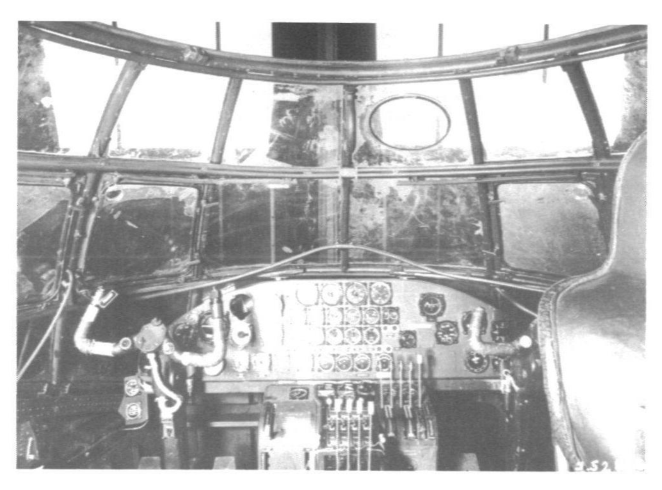
Die Gerätetafel und die vordere Bedienbank einer Ju 290 mit nicht ganz dem Handbuch entsprechender Bestückung. Die in der Mitte in der zweiten Reihe von oben sitzenden Vierfachgeräte für Ein- und Austrittstemperatur sowie Schmier- und Kraftstoffdruck sind zwar auf vielen Bildern zu sehen, sind aber in der Serie offensichtlich durch Einfach- oder höchstens Doppelanzeigegeräte ersetzt worden. Dafür entsprechen die nach rechts gebogenen Leistungshebel den Handbuchdarstellungen. Δ



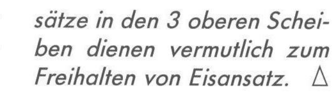
weniger fortgeschrittenem Bauzustand vorhanden gewesen sein müssen. Diese Annahme bekommt man bestätigt, wenn man die Bilder der Bruchzelle betrachtet, die zwischen Januar und März 1944 in Prag bei Festigkeitsuntersuchungen, wahrscheinlich für die 290 B, belastet worden ist. Sie trägt bereits die W.Nr.0213, müßte also schon die dritte Zelle der Ausführung A-8 gewesen sein, die aber in der Fertigung möglicherweise vorgezogen worden war.
Auch der vermutlich zweite A-8-Rumpf, mit der W.Nr.0212, war bei Kriegsende in Prag schon vorhanden. Er wurde dann für das dort zusammengebaute Flugzeug „Orel" verwendet (siehe Kap. „Nach dem Krieg").

Rechts hinter dem Sitz des zweiten Flugzeugführers ist gerade noch der Funkersitz zu erkennen. Auch hier verfügt der zweite Führer über einen Wendehorizont.

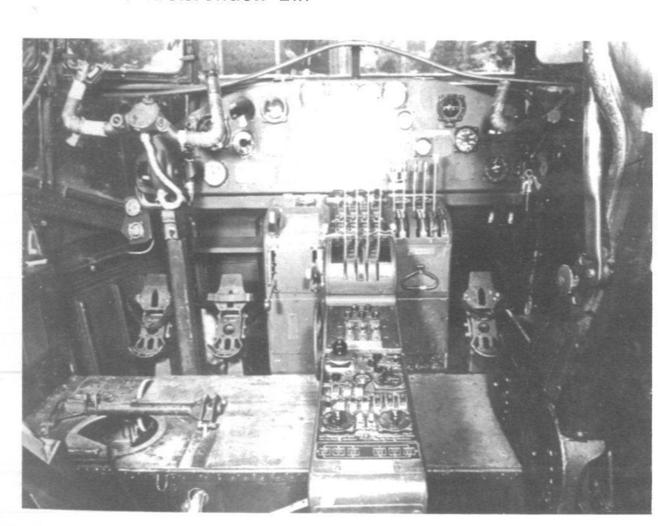


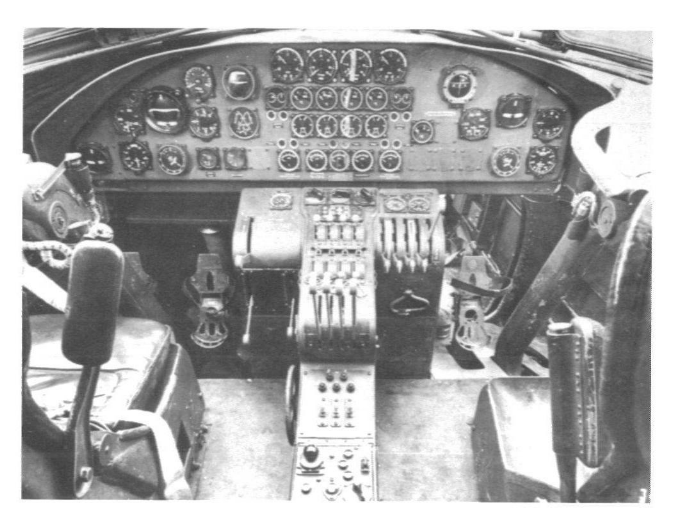


Blick in den Führersitz einer späteren Ausführung der Ju 290 mit gepanzerten Führersitzen. Die kreisrunden Einsätze in den 3 oberen Scheiben dienen vermutlich zum Freihalten von Eisansatz. Δ



Diese Gerätetafel entspricht weitestgehend den Darstellungen im Flugzeughandbuch. Nur die geraden Leistungshebel weichen ab. Der rechte Panzersitz deutet auf eine spätere Ausführung, wahrscheinlich eine A-5. Δ





Wieder eine andere Ausstattung. In der hinteren Bedienbank, deren hinteres Teil hier hochgeklappt ist, fehlt der Tochterkompaß, die vier Leistungshebel sind gerade und die Vierfachgeräte sind durch zwei Reihen von Einzelanzeigegeräten ersetzt. Der Führersitz ist hier herausgenommen, die Befestigungsbeschläge sind zu sehen. Δ

Der ziemlich enge Durchschlupf nach vorn unterhalb der rechten Hälfte des Gerätebretts läßt vermuten, daß dies eine Aufnahme einer A-7 mit A-Stand ist. Art und Anordnung der Geräte in der Gerätetafel entsprechen dem Handbuch. Lediglich die geraden Gashebel weichen wieder ab. Δ

Das Ende der Reihe, die Ju 390

Für dieses Flugzeug, das ja das Schlußglied in der ganzen Entwicklungsreihe darstellt, sind glücklicherweise Dokumente erhalten geblieben, die den Werdegang des Entwurfs mit vielen interessanten Einzelheiten wiedergeben. Es handelt sich hier um den sogenannten „Lebenslauf", eine tagebuchähnliche Sammlung von Vermerken über alle das Projekt betreffenden Geschehnisse[90], die von einem Mitarbeiter des damaligen Projektbüros namens Schmidt-Stiebitz geführt wurde. Die Aufzeichnungen beginnen mit dem 19. Februar 1942 und enden — leider — am 26. April 1944.
Aus der ersten Eintragung geht bereits hervor, daß als Vorgängerin der Ju 390 ein aus zwei Ju 290 zusammengesetztes 8motoriges Flugzeug, ähnlich der He 111 Z, in Betracht gezogen worden war. Der Plan wurde aber wieder fallengelassen.
In der ersten Märzwoche 1942 erhielt Junkers vom RLM die Aufgabe, aus der Ju 290 einen *Großtransporter* mit sechs Motoren BMW 801 D für große Flugstrecken bei geringstmöglichem Entwicklungs- und Änderungsaufwand zu entwerfen.
Wichtig zu wissen ist, daß damals im RLM Überlegungen angestellt wurden, wie man durch sogenannte Fernstflugzeuge rüstungswichtige Mangelstoffe aus dem von Japan beherrschten Raum herbeischaffen könnte. Das Ergebnis war eine Studie von Obersting. Dietrich Schwencke, der damals im Planungsamt des Generalluftzeugmeisters (GL/A) tätig war. Wenn sich diese Ausarbeitung mit dem Datum vom 27. April 1942 und dem Titel „Einsatzaufgaben für Fernstflugzeuge"[135] auch hauptsächlich mit der Möglichkeit des Einsatzes der zu dem Zeitpunkt bereits vorhandenen Langstreckenflugzeuge befaßte, so war sie doch auch für die Entwicklung gerade der Ju 390 von großer Bedeutung.
Die ersten Projektüberlegungen ergaben bei einer Spannweite von etwa 50 m und einer Flügelfläche von 251 m² ein Abfluggewicht von etwa 70.000 kg. Damit wäre bei einer Nutzlast von 5 000 kg und ohne Bewaffnung eine technische Flugstrecke von 10.700 km möglich gewesen. Neben dem BMW 801 wurde auch die Verwendung von Jumo 213 erwogen, mit denen das Abfluggewicht auf 74.000 kg hätte gesteigert werden können.
Schon zwei Wochen später hatten sich beim RLM die Absichten für die Verwendung der Ju 390 gründlich gewandelt. Nicht mehr der Transporter stand im Vordergrund, sondern es wurde jetzt eine Grundzelle gefordert, die vier verschiedene Rüstzustände erlauben sollte und zwar:

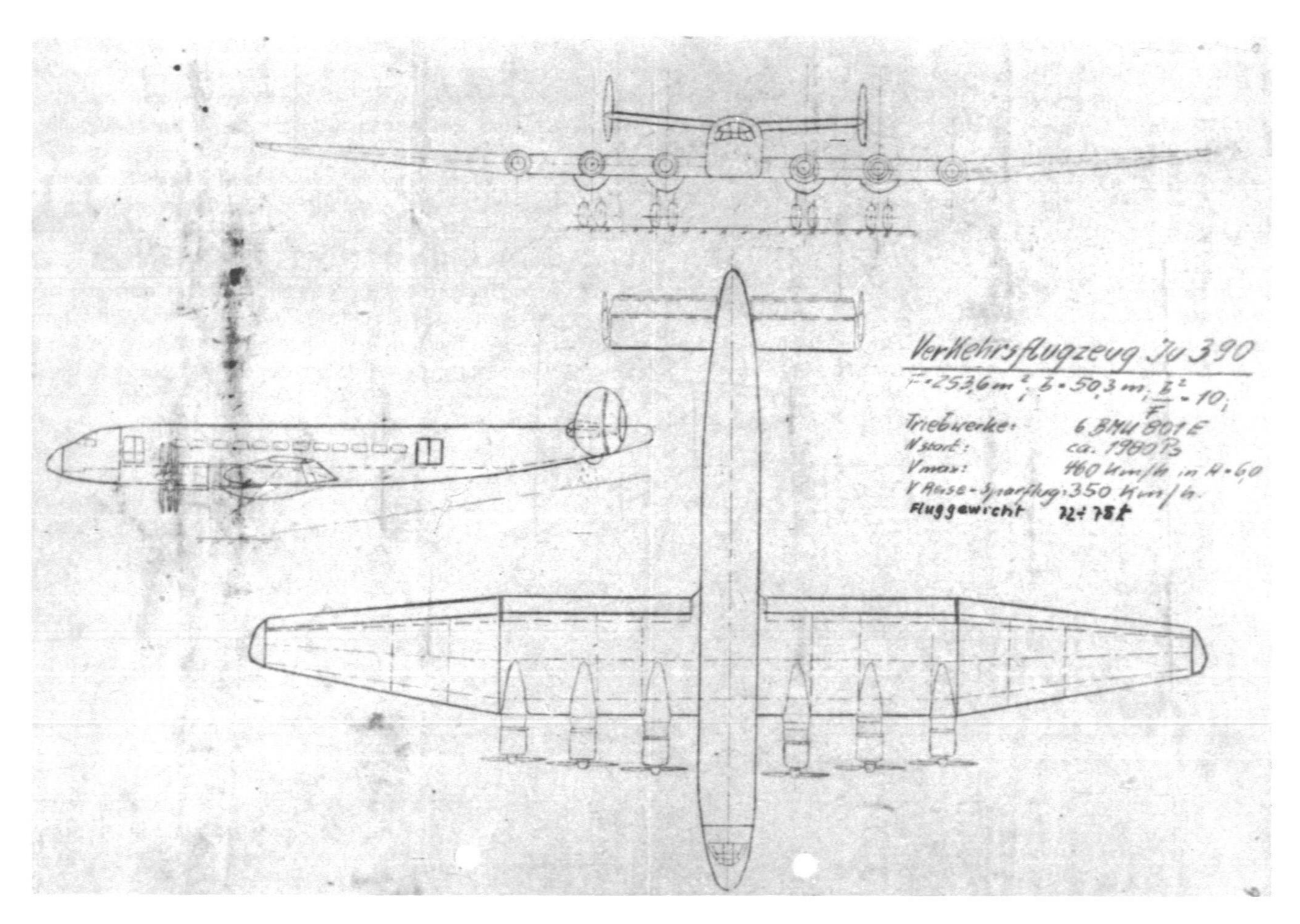
1. Als Fernerkunder für Augenaufklärung,
2. als Trägerflugzeug für Bordjäger und Bordbomber (!),
3. als Fernbomber und
4. als Ferntransporter.

Für alle diese Verwendungszwecke wurde nun eine äußerst starke Abwehrbewaffnung verlangt, möglichst ohne totes Schußfeld, die aus A-, B- und C-Ständen mit 20-mm-MG 151 Z (Z = Zwilling) sowie einem Heckstand mit MG 151 V (V = Vierling) bestehen sollte. Diese Mehrfachlafetten waren aber bestenfalls erst in der Entwicklung[136,137,127]. Weiter wurde gefordert, daß ²/₃ des mitgeführten Kraftstoffs in geschützten Behältern untergebracht sein sollten. Bei Erfüllung dieser Forderungen wäre zwar bei 74 t Abfluggewicht eine maximale Flugstrecke sogar von 12.000 km zu erzielen gewesen, es hätte aber keinerlei Nutzlast mehr mitgenommen werden können.
Bereits Anfang April änderte das RLM wiederum seine Wünsche. Der Träger für Bordjäger und Bordbomber wurde jetzt vordringlich gefordert. Das durch Argus-Schubrohre angetriebene Bordflugzeug (Me 328) sollte auf dem Rumpfrücken getragen, von dort gestartet und mit Hilfe einer „Schlippe-Kupplung" wieder aufgenommen werden. Auch ein Nachladen von Bomben in das Bordflugzeug sollte unterwegs möglich sein. Mit der Entwicklung dieses Bordflugzeuges war Messerschmitt beauftragt worden, doch Junkers beschäftigte sich auch mit eigenen Entwürfen, besonders weil die benötigten Unterlagen von der Entwicklungsfirma Messerschmitt nicht zeitig genug geliefert wurden.
Die folgenden wöchentlichen Meldungen geben ein eindrucksvolles Bild von den vielfältigen Schwierigkeiten, die sich oft bei scheinbar nebensächlichen Einzelheiten plötzlich einstellten und beseitigt werden mußten. Außerdem mußten, wegen der verlangten Verwendung eines vorhandenen Flugzeugs als Aus-



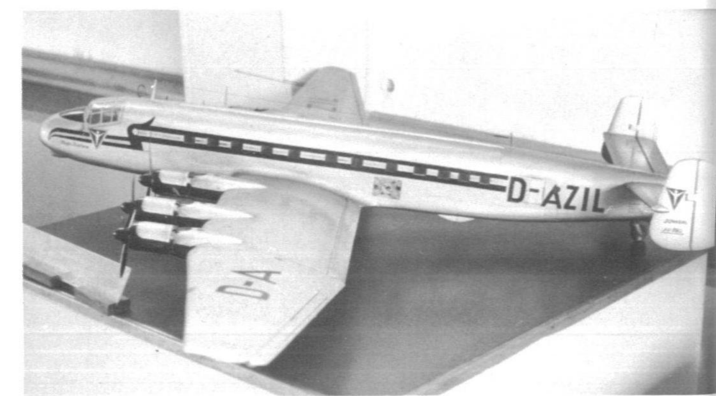
◁ Der ursprüngliche Rumpf der Ju 90 V6 ist durch Einfügen eines kurzen Rumpfstücks vor dem Flügel und eines längeren dahinter auf die Länge von 32,6 m gebracht worden. Der ungleiche Motorenabstand ist zu erkennen.

Die alte, noch von der Ju 90 herrührende, eckige Führerraumverglasung, die vordere, seitliche Ladeklappe und der Landescheinwerfer zeigen, daß der Rumpf der Ju 390 V1 ursprünglich der des Flugzeugs Ju 90 V6 war. Hier sind nur 2 der 4 Fahrwerkeinheiten ausgefahren, was beim verhältnismäßig niedrigen zulässigen Höchstgewicht der Maschine von nur 38 t problemlos möglich war.



Eine leider nicht datierte Skizze einer Ju 390 zur Verwendung als Verkehrsflugzeug. Der Entwurf ist erkennbar aus der Ju 90 V9 abgeleitet worden, mit allen dort auch zu findenden Eigenheiten.

Das im Text erwähnte, angeblich die Ju 390 darstellende Modell stimmt in sehr vielen Details nicht mit dem Original überein, ist ihm also bestenfalls „nachempfunden". Ein Flugzeug dieses Aussehens hat es nie gegeben. ▷



gangsbasis, viele Kompromisse eingegangen werden, die bei einem von Grund auf nur für den gedachten Zweck neu erstellten Entwurf nicht nötig gewesen wären. Letzteres galt z. B. für Focke-Wulf und deren für dieselbe Verwendung gedachtes Projekt.
Es waren vor allem die äußerst kurzen Termine, die nur bei dem von Junkers vorgeschlagenen Weg erfüllbar erschienen und so beim RLM zur Festlegung auf die Ju 390 führten, obwohl auch das Muster Me 264 in seiner viermotorigen als auch in einer sechsmotorigen Ausführung noch nicht aus dem Rennen war.
Diese Entscheidung fiel in einer Besprechung bei Generalfeldmarschall Milch mit den Amtschefs am 12. Mai 1942 in Rechlin[139], bei der Flugbaumeister Friebel, Leiter von GL/C-E2, die Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Projekte erläutert hatte (neben Junkers noch Focke-Wulf mit der Ta 400, ein Heinkel-Projekt mit sechs DB 603, Blohm & Voß mit der BV 250, der Landversion des Flugboots BV 238 und Messerschmitt mit der bereits erwähnten Me 264 in ihren zwei Ausführungen).
Noch im selben Monat erteilte dann das RLM an Junkers den Auftrag, drei Stück Versuchsflugzeuge Ju 390 zu bauen. Als Motor blieb nur der BMW 801, da der ebenfalls in Betracht gezogene Jumo 213 noch weit von der Einsatzreife entfernt war.

Ähnliches galt für die meisten der gewünschten Mehrfachlafetten, deren Entwicklung noch lange nicht so weit war, daß sie schon hätten eingeplant werden können. Vier davon (FDLB 151 Z, FDLC 151 Z, HDL 151 Z und FHL 131 Z) sollten übrigens zu dieser Zeit bei der E-Stelle Travemünde in die Ju 90 W.Nr.0001 eingebaut werden, um anschließend in Tarnewitz erprobt zu werden[127]. Es kamen also vorerst nur bereits vorhandene Lafetten in Frage.
Als Abwurflasten wurden untersucht:

Hs 293 (ferngesteuerte Gleitbombe mit Antrieb, 975 kg)
Hs 294 (ferngesteuerte Torpedobombe mit Antrieb, 2170 kg)
Fritz X (nachgesteuerte Fallbombe, 1570 kg).

Sie alle — ebenso wie das Bordflugzeug — brachten aber durch die Aufhängung außen erhebliche Einbußen an Reichweite mit sich.
Eine der nächstliegenden Möglichkeiten für einen Ausweg aus dem Dilemma war das Auftanken in der Luft. Hierzu hatten bei Junkers in Dessau mehrere Versuche stattgefunden, so z. B. mit der Ju 90 V5 und einer Fw 58[91,75] und am 12. November 1943 mit zwei Ju 290 (W.Nr.0169 und 0170), die dann mit der W.Nr.0151 unter Beteiligung der Ju 390 V1 in Prag-Rusin[127,140,141] fortgesetzt wurden. In Mont de Marsan waren dann noch für den Zeitraum Mai-Juli 1944 Betankungsversuche mit den Ju 290 A-2, W.Nr.0157 und 0158, geplant.

Aber auch andere Möglichkeiten, überladene Flugzeuge in die Luft zu bekommen, wurden erwogen. Hierzu gehörte die Ausrüstung mit abwerfbaren Argus-Schubrohren, die aber aus Platz- und Gewichtsgründen bald wieder fallengelassen wurde. Die nächste Überlegung betraf die Verwendung eines Vorspann-Schleppflugzeugs, wofür eine He 111 Z oder eine zweite Ju 390 in Frage kam. Hier ergaben sich wieder Schwierigkeiten mit der Anbringung der nötigen Schleppseilkupplungen sowie mit der Einleitung der hohen Kräfte in die Zellenstruktur. Die entsprechenden Verstärkungen mußten ja, wegen der Forderung nach einer *einzigen* Grundzelle, bei allen Flugzeugen vorhanden sein. Für die Transportausführung wären sogar vorne und hinten Schleppkupplungen nötig gewesen.
Nachdem Prof. Hertel dem Staatssekretär Milch am 19. Juli über alle bis dahin durchgeführten Überlegungen berichtet hatte, brachte ein Besuch von Oberst Edgar Petersen, dem Kommandeur der E-Stellen, am 10. Oktober 1942 in Dessau eine erneute Verschiebung. Jetzt stand auf einmal wieder der Fernaufklärer für den Atlantik und daneben noch das Trägerflugzeug für Henschel-Gleitbomben im Vordergrund. Außerdem kam die Möglichkeit der Verwendung von stärkeren Triebwerken (BMW 801 E) ins Gespräch.
Im Februar 1943, zur Zeit von Stalingrad und des Anlaufs der Serienfertigung der Ju 290, waren die Konstruktionsarbeiten für die Ju 390 V1 abgeschlossen und die zwischenzeitlich wieder einmal zurückgestellten Arbeiten zum Umbau des Rumpfes der Ju 90 V6 in den des neuen Musterflugzeugs Ju 390 V1 in Merse-

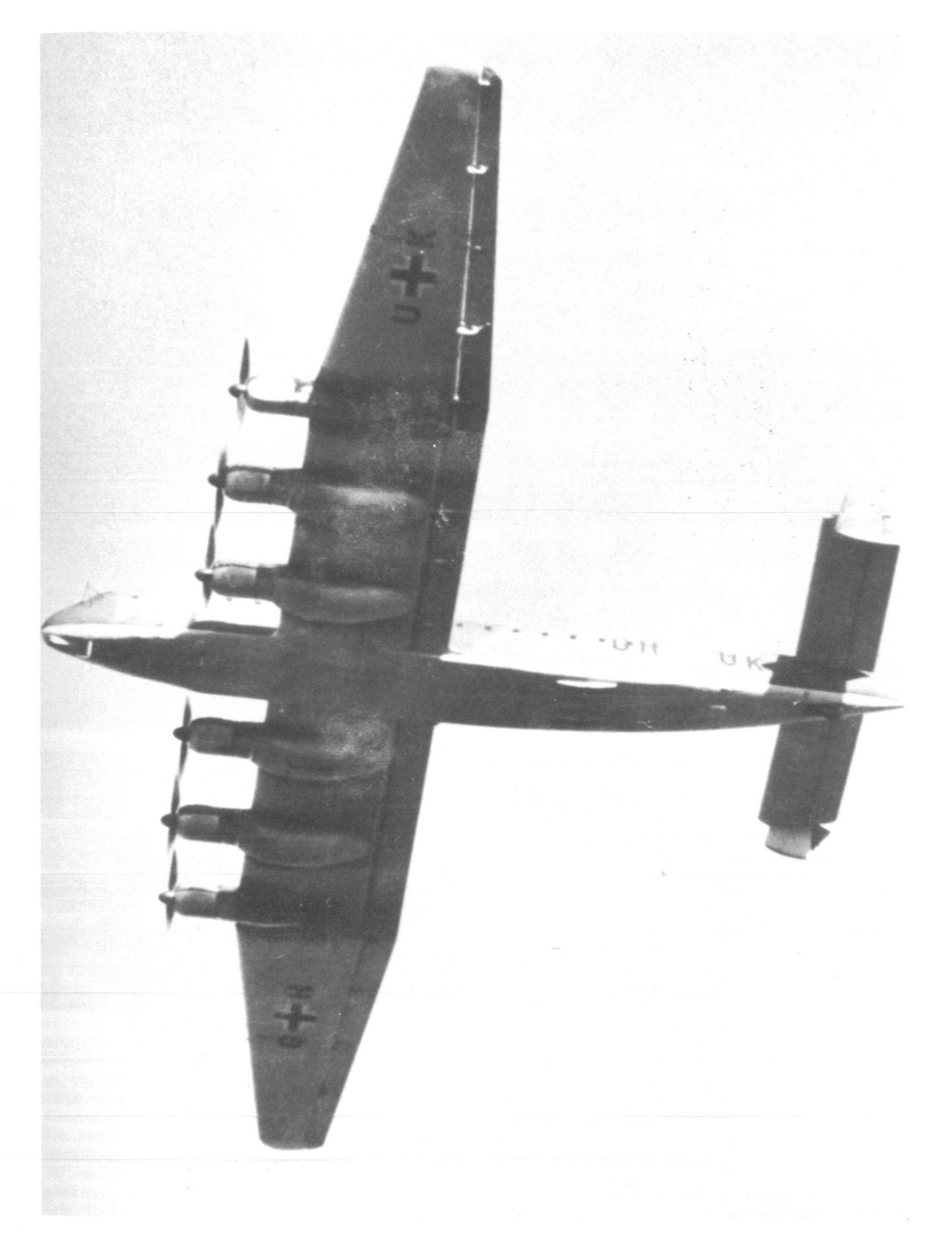


◁ *Auf diesem Flugbild der GH+UK sind nur die inneren Fahrwerke und die Landeklappen ausgefahren.*

Die Ju 390 V1 bei einer Außenlandung mit allen vier ausgefahrenen Fahrwerkseinheiten. ▽



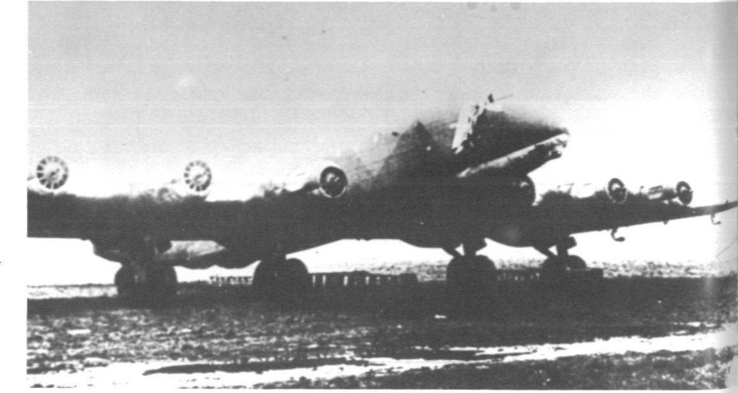
burg erneut aufgenommen worden[52]. Dazu war es nötig, dessen Länge durch Hinzufügen von je einem Stück Rumpfschale vor und hinter dem Flügel von bisher 26,45 auf nunmehr 33,66 m zu verlängern. Außenflügel und Leitwerk konnten aus der soeben angelaufenen Ju-290-Serie entnommen werden. Nur das Flügelmittelstück entstand neu. Es hatte jetzt sechs Motorgondeln, die ebenso wie die vier Fahrwerkseinheiten mit denen der Ju 290 übereinstimmten.
Somit war — wie bereits weiter vorne festgestellt — die Ju 390 V1 wirklich das einzige Flugzeug in der ganzen Entwicklungsreihe, bei dem, wenigstens zum Teil, von einem Umbau aus einem anderen die Rede sein konnte.
Noch keinem der vielen Autoren, die sich bisher mit dem Flugzeug befaßt haben, scheint aufgefallen zu sein, daß dieses Endglied der Ju-90-Entwicklung plötzlich wieder einige Merkmale aufwies, die nur bei ganz am Anfang der Kette stehenden Flugzeugen zu finden gewesen waren. Dazu gehörte z.B. die alte, eckige Führerraumverglasung, der Landescheinwerfer unter dem Bug und die wiederum runden Rumpffenster, wie sie nur bei V5 bis V8 vorgekommen waren.
Auch das Fehlen jeglicher Bewaffnung hat offensichtlich niemanden stutzig gemacht …
Kennt man aber den Zusammenhang mit der Ju 90 V6 und die Zwänge, unter denen schnellstmöglich ein Versuchsflugzeug auf die Beine gestellt werden mußte, so erklären sich alle diese scheinbaren Ungereimtheiten von alleine.
Daß übrigens sogar von der Ju 390 eine zivile Verkehrsausführung geplant war, vermutlich aber nur als Privatinitiative der Firma, geht aus einer Projektzeichnung hervor, die im Deutschen Museum noch vorhanden ist. Sie beruht aber offensichtlich nicht auf dem Ausgangsmuster Ju 90 V7/V8, sondern scheint aus dem weiter oben erwähnten, nicht ausgeführten Entwurf V9/V10 abgeleitet zu sein.
Höchstens als Scherz kann man dagegen ein außerdem noch ziemlich schlechtes Modell einer „zivilen" Ju 390 mit dem Kennzeichen D-AZIL betrachten, das erst nach dem Krieg (vermutlich 1965 für die Deutsche Verkehrsausstellung München) von irgend jemand mit viel Phantasie gebaut worden ist und dessen Bild aber unentwegt als „noch von damals erhalten geblieben" herumgereicht wird …
Der Erstflug der Ju 390 V1 GH+UK (W.Nr.39000001), wiederum mit Flugkapt. Pancherz und Dipl.-Ing. Gast als Besatzung, konnte bereits am 20. Oktober 1943 in Merseburg vor sich gehen, wo das Flugzeug ja auch zusammengebaut worden war[25,89]. Wie wenig Probleme es mit diesem für damalige Verhältnisse doch sehr großen Flugzeug gab, geht u.a. daraus hervor, daß es bereits acht Tage später in Rechlin bei der E-Stelle vorgestellt werden konnte, wo es von mehreren der dortigen Erprobungspiloten (Bader, Böttcher, Daser, Mayr, Muschick, Lerche, Tönnies, Voigt und dem Kommandeur, Oberst Petersen) nachgeflogen wurde. Aufgrund der dabei gewonnenen Erkenntnisse konnte letzterer bereits am darauffolgenden Tag, am 29. Oktober, bei der bei GFM Milch stattfindenden Entwicklungsbesprechung den dort gemachten Vorschlag gutheißen, die Ju 390 ohne V-Flugzeuge sofort in Serie gehen zu lassen und die ersten Serienflugzeuge dann zur Erprobung zu benutzen.
Am 5. November 1943 wurde das Flugzeug (neben einer Ju 290, zwei Ju 288 und anderen Neuentwicklungen) Hermann Göring bei dessen Besuch in Dessau vorgeführt und drei Wochen später, am 26. November, dann auch Adolf Hitler und seinem Stab in Insterburg/Ostpreußen[89]. Die dort ebenfalls vorgeführte Ju 290 erweckte übrigens gleich das Interesse von Flugkapt. Hans Baur, dem persönlichen Piloten Hitlers, der sofort den Wunsch bei Göring anbrachte, ein Flugzeug dieses Musters als Ersatz für den bis dahin geflogenen „Condor" zu bekommen[73].
Die weitere Erprobung der Ju 390, die vom 13. November an fast ausschließlich in Prag-Rusin stattfand, verlief ebenfalls zufriedenstellend. Laut Monatsbericht des Junkers-Vertriebs vom Dezember 1943[52] war der Beschluß, den Serienbau sofort ohne weitere V- oder Nullserienflugzeuge aufzunehmen, der Firma Junkers bereits mitgeteilt worden.
Am 26. März 1944 finden sich im Flugbuch Pancherz seine letzten beiden Versuchsflüge auf dem Flugzeug, wobei der zweite mit nur acht Minuten Flugzeit zum anderen Prager Flugplatz Letnan führte, wo es abgestellt wurde. Nach einer Pause bis Anfang Mai wurde jedoch die Erprobung wieder aufgenommen, für die aber nun anstelle von Pancherz die Flugkapitäne Hesselbach, Dautzenberg, Funke und Gottschalk zuständig waren[53,97,141]. Sie erstreckte sich über die drei anschließenden Monate und endete offensichtlich am 2. August mit einem Flug von Letnan nach Kletzan, ebenfalls in der Nähe von Prag. Bis zum 15. November 1944 scheint das Flugzeug dort gestanden zu haben. An diesem Tag überführte dann Flugkapt. Pancherz die Maschine nach Dessau, wo sie ohne Propeller endgültig abgestellt wurde. Bis zu ihrer Selbstzerstörung durch Brand kurz vor dem Einzug der Amerikaner soll sie nicht mehr geflogen worden sein.
Entgegen dem bereits erwähnten Beschluß vom 29. Oktober, der auch aus der Vertriebsmeldung vom Dezember 1943 hervorgeht, wonach die Serienfertigung der Ju 390 sofort ohne weitere V- oder Nullserienflugzeuge hätte aufgenommen werden sollen, wird im Bericht vom März 1944 bemerkt, daß 26 Flugzeuge Ju 390 in Dessau gebaut werden sollen und zwar sechs Stück als V2 bis V7 und weitere 20 als A-1, bei gleichzeitiger prozentualer Verringerung der Anzahl zu bauender Ju 290 B. Die Bezeichnungen V2 bis V7 finden sich auch im Flugzeugprogramm V-Muster Junkers vom 24. April 1944[136], wobei die Fertigstellung der V2 und ihr Erprobungsbeginn für Ende September vorgesehen sind. Die V3 aber hätte nur sechs Wochen später, also schon Mitte November, so weit sein sollen. Seltsamerweise erscheinen die Flugzeuge in dieser Aufstellung aber als „Großtransporter"!
Bis zum Mai 1944 hatte Junkers einen Auftragsbestand für nicht weniger als 494 Ju 290, wovon 425 in der Ausführung B zu liefern gewesen wären, und dazu für 111 Ju 390 (!). Laut Bericht vom Mai aber wurde die Zahl der zu bauenden Ju 290 B auf nur noch 28 zusammengestrichen, dafür aber die der Ju 390 auf 121 erhöht. Erstaunlicherweise enthält das Flugzeugprogramm 226, Ausgabe 1, vom 15. Mai weder Flugzeuge Ju 290 B noch Ju 390. Trotzdem ging der Auftrag für „die Entwicklung und den Bau eines Musterflugzeugs Ju 290 B", wofür bekanntlich das aus der Serie entnommene Flugzeug W.Nr.0184 verwendet wurde, als auch der für den Bau der sechs Flugzeuge Ju 390 V2 bis V7 bei Junkers noch Anfang Juni 1944 ein.
Am Ende desselben Monats kam aber von der gleichen Stelle bei GL/C, welche die eben erwähnten Aufträge erteilt hatte, auch der Befehl zur Einstellung aller Entwicklungsarbeiten an Ju 290 B und Ju 390[142,52]. Lediglich am Nachtjäger Ju 88 G-6/G-7 und an dem Kampfflugzeug bzw. dem Aufklärer Ju 388 K und L durfte weitergearbeitet werden …
Wurde nun die zweite Ju 390, die V2, noch fertiggebaut oder nicht?



Die Größe des Flugzeugs mit seinen 50 m Spannweite war für damalige Verhältnisse überaus beeindruckend. Heute hat ein Jumbo B 747 59,6 m, ein Airbus A 300 nur 44,84 m Spannweite.

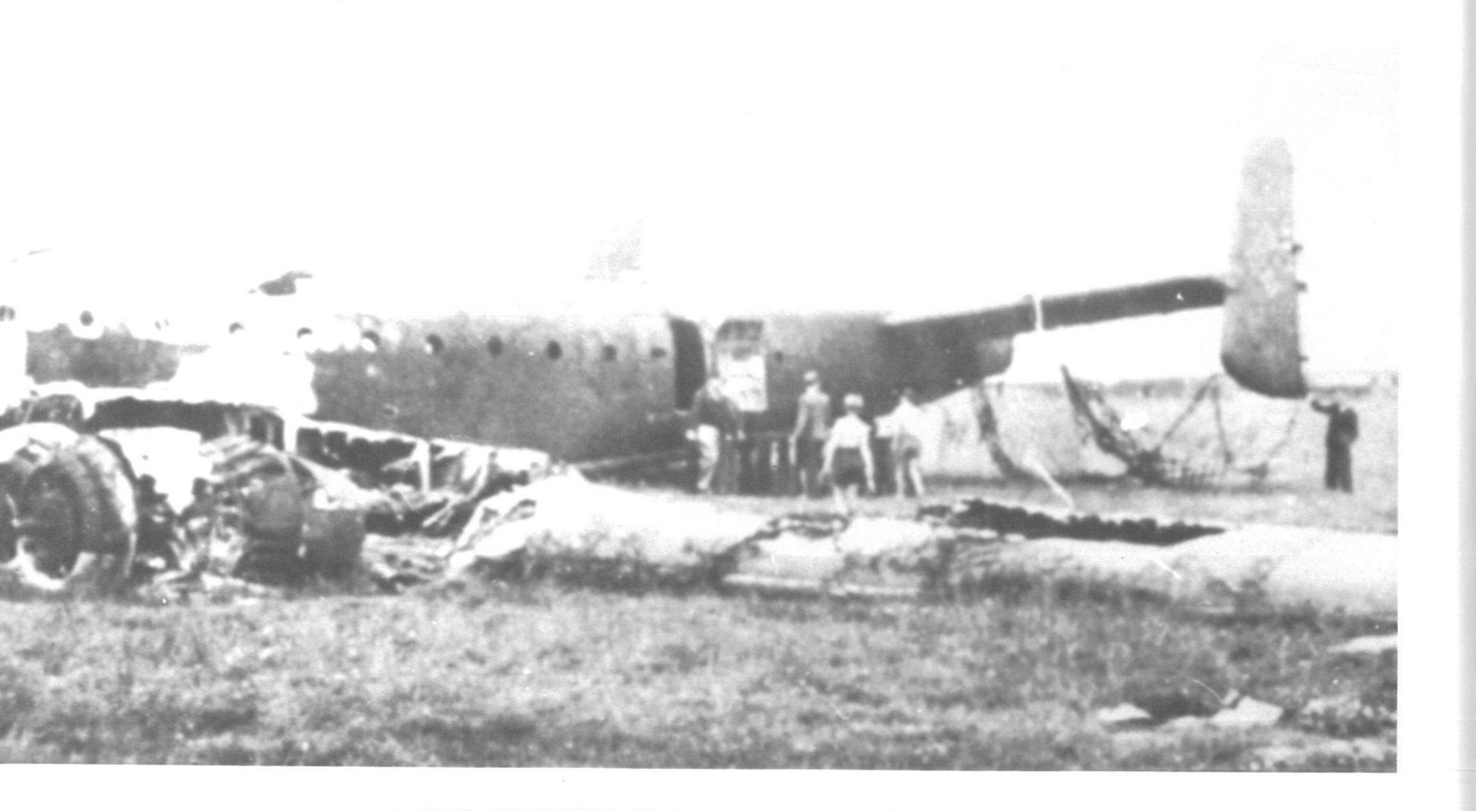
Am 26. November 1943 führte Flugkapitän Pancherz das Flugzeug Hitler und seinem Stab in Insterburg vor. Der Fluglogmast am rechten Flügel zeigt, daß die Maschine immer noch im Versuchsbetrieb ist.

Mit abgenommenen Luftschrauben war das Flugzeug im November 1944 bis gegen Kriegsende beim Stammwerk in Dessau abgestellt. ▷



Im Bericht des Junkers-Vertriebs für den Monat Juni 1944 heißt es: „Wegen Einstellung der Arbeiten (an der Ju 390) müsse ein Teil der bereits entstandenen Aufwendungen (Rumpf V2 und Vorrichtungen) über das Kriegsschädenamt abgerechnet werden[52]." Daraus kann wohl mit Recht geschlossen werden, daß die V2 zu diesem Zeitpunkt zwar in einem fortgeschrittenen Bauzustand gewesen sein muß, aber eben doch noch nicht ganz fertig.
Andererseits hätte sowohl nach dem vorher erwähnten Flugzeugprogramm als auch nach der Flugerprobungsplanung der Ju 390 V2 vom 2. März 1944[127, 136] die erste Flugperiode zur Ermittlung der Flugeigenschaften schon ab Ende September beginnen sollen. Leistungsmessungen und eine Funktionserprobung hätten sich Mitte Oktober angeschlossen. Danach war in einer 1. Werkstattperiode (bis Mitte Dezember) der Einbau einer Flugschwingungsmeßanlage vorgesehen, mit der dann anschließend das Schwingungsverhalten des Flugzeugs und seiner beweglichen Teile im Fluge geprüft worden wäre.
Da zwischen dem Zeitpunkt des Einstellungsbefehls und der geplanten Aufnahme des Erprobungsflugbetriebs nur ganze drei Monate liegen, müßte das Flugzeug Ende Juni demnach doch schon so weit Gestalt angenommen gehabt haben, daß zumindest der Entschluß, kurz vor der Vollendung aufzuhören, jedem Verantwortlichen hätte äußerst schwer fallen müssen. Die Frage ist also durchaus berechtigt, ob es nicht doch noch fertig gebaut worden ist.

Sogar die Junkers-Flugversuchsangehörigen sind sich in diesem Punkt keineswegs einig. Einige von ihnen, darunter Flugkapt. Pancherz, der als Projektpilot für die Erprobung zuständig gewesen wäre, erklären mit Bestimmtheit, daß ein zweites Flugzeug Ju 390 weder fertiggebaut noch geflogen worden sei. Dieselbe Aussage machte auch Prof. Hertel bei seiner Vernehmung durch die Briten am 26. September 1945. Andere wiederum glauben sich erinnern zu können, daß die zweite Maschine doch noch geflogen sein müsse.
Für die letztere Ansicht gibt es einige nicht einfach beiseite zu schiebende Hinweise.
Ganz sicher gehört das in der Literatur schon mehrfach veröffentlichte Bild einer Ju 390 mit dem Kennzeichen RC+DA *nicht* dazu. Es ist bei genauer Betrachtung als das zu erkennen, was es wirklich ist, eine Fälschung. Es wurde von irgend jemand einmal aus Teilen einer Flugaufnahme der Ju 290 V1 zusammengebastelt und mit hineinretuschierten Phantasiekennzeichen versehen.
Genau so wenig zählen dazu Behauptungen in der Literatur über einen angeblich durchgeführten Transatlantikflug bis kurz vor New York, für den ebensowenig ein Nachweis zu finden ist wie für einen Einsatz bei der Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr. 5) in Mont de Marsan (über die weiter hinten noch ausführlich berichtet wird).
Das Märchen von dem New York-Flug hat offensichtlich von England aus seinen Weg durch die Literatur genommen. Es findet sich erstmals in einem Intelligence Report vom 11. August 1944[143], der aufgrund von Befragungen gefangener Wehrmachtsangehöriger zusammengestellt worden ist. Ein Gefangener, der als Fotogehilfe in Mont de Marsan gearbeitet haben will, hatte bei seiner Befragung erklärt, daß „eine Ju 390 vom 6. Januar 1944 an für etwa vier Wochen der FAGr. 5 zu Versuchszwecken zur Verfügung gestanden habe. Nach ein paar Kurzstreckenflügen wäre ein erfolgreicher Aufklärungsflug von Mont de Marsan aus gemacht worden, der bis zu einem Punkt etwa 20 km vor der amerikanischen Küste nördlich New York geführt habe. Fotos wären zurückgebracht worden, welche die Küste in dieser Entfernung gezeigt hätten".
Ein anderer Gefangener hätte, nach demselben Bericht, der Ju 390 „eine Flugdauer von 32 Stunden" zugesprochen …
Fast wortwörtlich finden sich diese beiden nur als Flunkereien zu bezeichnenden „Aussagen" aber in der Literatur als „erwiesene Tatsachen" wieder, völlig kritiklos übernommen.
Die Ju 390 V1 war zu der angegebenen Zeit in Wirklichkeit in Prag-Rusin, wohin sie laut Flugbuch Pancherz am 26. November unmittelbar nach der erwähnten Vorführung vor Hitler in Insterburg zurückgebracht worden war. In Prag fanden mit dem Flugzeug in der Folgezeit laufend Versuchsflüge statt, so am 30. November, 2. und 3. Dezember (Flug nach Merseburg mit Rückkehr am 10. Dezember), am 17. und wieder am 30. und





31. Dezember. Dann am 3., 5., 7. und 8. Januar 1944. In der Zeit zwischen dem 17. und dem 23. Januar wurden übrigens unter Beteiligung der Ju 290 W.Nr.0151 CE+YZ die bereits früher erwähnten Luftbetankungsversuche durchgeführt. Die dann abgebrochenen Versuche wurden aus der daneben herfliegenden Ju 88 V7 GU+AE gefilmt, an deren Steuer Flugkapt. Beyer saß[140]. Weitere Versuchsflüge gab es noch während der ganzen beiden Monate Februar und März, aber keinen Flug nach Mont de Marsan. Wozu auch?

Diese aus dem amerikanischen Bericht stammenden Bilder sind leider sehr schlechter Qualität, lassen aber dennoch Einzelheiten erkennen.

Kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner im April 1945 in Brand gesteckt, blieb das von der Ju 390 V1 übrig.

Selbst wenn das Flugzeug in irgendeiner Zeitspanne, während der keinerlei Eintragungen von Flügen der Ju 390 V1 in einem der vorliegenden Flugbücher erscheinen, vielleicht von einer Luftwaffenbesatzung nach dort geflogen worden wäre, zu einem Flug über die Strecke bis kurz vor New York wäre die V1 überhaupt nicht in der Lage gewesen. Man darf nicht vergessen, daß ihr Rumpf durch das Einsetzen der beiden Verlängerungsstücke zwar länger, aber nicht gleichzeitig auch fester geworden war. Ähnliches gilt für das schnell erstellte Tragflächenmittelstück. Das heißt, daß ein Abfluggewicht von 72 t, wie es die für einen solchen Langstreckenflug nötige Kraftstoffmenge mit sich gebracht hätte, für die V1 weit jenseits aller Möglichkeiten lag. Für die Flugversuche betrug das maximal zulässige Startgewicht ganze 38 t, und das bei 28 t Rüstgewicht! Vergleicht man diese Werte mit denen der Ju 290 A-7, deren Abfluggewicht schon 45 t betrug, so liegt auf der Hand, wie weit die Ju 390 V1 überhaupt fliegen konnte ...

Und was die eventuelle Verwendung der V2 für den Flug angeht, so kann sie auf keinen Fall — wenn überhaupt — vor September oder Oktober 1944 fertig geworden sein. Die FAGr 5 aber hatte ihre Basis Mont de Marsan als Folge der alliierten Invasion schon am 20. August aufgeben und zurück nach Deutschland verlegen müssen. Also kommt auch das Flugzeug V2 für einen solchen praktisch völlig nutzlosen Flug nicht in Frage. Einmal mehr stellt sich eine angebliche „Tatsache" als reines Literaturmärchen heraus.

Im Rahmen der Erprobung geplant war allerdings nach Aussage von Flugkapt. Pancherz für irgendwann ein Reichweitenflug, der aber nur in Nord-Süd-Richtung verlaufen sollte mit Umkehrpunkt in Lüderitzbucht (Südafrika). Aber das war, wie gesagt, nur eine nie verwirklichte Absicht.

Es gibt aber noch weitere Feststellungen, für die als einzige Erklärung die nachträgliche Fertigstellung der V2 übrig bleibt. Das könnte dann aber, wie bereits dargelegt, kaum eher als am Anfang des letzten Quartals 1944 gewesen sein. Seltsam ist allerdings, daß sich in keinem der drei letzten noch erschienen Vertriebs-Monatsberichte (Juli, August und September 1944) irgendein Hinweis darauf findet[52].

Die erste ernstzunehmende Aussage enthält das „Flugzeug-Baureihenblatt Ju 390" des Chefs TLR, Ausgabe vom 1. September 1944[144] (Anlage 6). Unter „Sonstiges" heißt es dort: „Nur zwei V-Flugzeuge." Allerdings kann man diese Angabe nicht unbedingt als Nachweis der erfolgten Fertigstellung auch des zweiten Flugzeugs ansehen, erst recht nicht, wenn man sich an den im Kapitel „Die Ju 290-Serie" erwähnten, im entsprechenden Baureihenblatt der Ju 290 gefundenen und nicht ganz eindeutig geklärten Unterschied zwischen der dort angegebenen Zahl von Flugzeugen A-7 und der aus Flugbüchern ermittelten erinnert.

Es existiert aber auch eine Zeichnung mit Leistungsangaben des Flugzeuges Ju 390 A-1 (siehe Anlage 8). Deren Erstellungsdatum, der 15. September 1944, läßt natürlich sofort die Frage aufkommen, warum noch drei Monate nach der angeordneten Einstellung der Entwicklungsarbeiten, u. a. an der Ju 390, dann noch eine Zeichnung des bewaffneten Flugzeugs, also wohl der V2, als Prototyp der endgültigen Serienausführung entstanden ist. Die Antwort darauf gibt die handschriftliche Notiz auf einem anderen zeitgleichen Dokument, der Baubeschreibung Nr.021044 vom 2. Oktober 1944, für den „bewaffneten Fernerkunder Ju 390 A-1". Sie lautet: „Aus Liz(enz) .8-390 Jap(anische) .Armee"[145]. Da es noch weitere Dokumente gibt[146-148], die alle vom Herbst 1944 stammen und erkennbar in eine Sammlung von Nachbauunterlagen passen, scheint man bei Junkers zu dieser Zeit, wohl mit Billigung oder sogar im Auftrag des RLM, an der Zusammenstellung der für den Nachbau der Ju 390 in Japan benötigten Unterlagen gearbeitet zu haben, die übrigens im Februar 1945 fertig waren, aber nicht mehr abgeschickt werden konnten. Ein Beweis für die Fertigstellung der V2 ist also auch aus diesen Tatsachen nicht zu erhalten.

Eine andere Bemerkung von Bedeutung steht in einer Ausarbeitung des früheren Staffelkapitäns der 2./FAGr. 5, Hptm. Georg Eckl, die er allerdings erst lange nach Kriegsende gemacht hat. Dort heißt es über die Ju 390, „das erste V-Muster dieses Typs wäre im *Oktober 1944* zum Fliegen" gekommen[149]. In dieser Aussage stört zwar das Wort „erste". Da jedoch einerseits in den vorangegangenen Sätzen des Berichts nur die Rede von der Bewaffnung des Flugzeugs war, die V1 aber bekanntlich keinerlei Bewaffnung hatte und da andererseits der Erstflug der letzteren schon ein Jahr früher stattgefunden hatte, könnte dies als die erste (bewaffnete) Maschine ausgelegt werden. Der Zeitpunkt des Erstflugs dieser Maschine, auf die sich Hptm. Eckl bezog, könnte aber durchaus zu dem weiter oben Festgestellten passen.

Der Bordmechaniker einer Ju 290-Besatzung der 2./FAGr. 5, der damalige Feldwebel Kurt Schmidt, erinnert sich an einen Flug mit Maj. Fischer von Neubiberg nach Dessau im Oktober oder November 1944, wo sie eine Ju 390 stehen sahen und die Auskunft erhalten hätten, „die zweite wäre gerade zum Schießen in Rerik (Ostsee)".

Der wichtigste Hinweis aber steht im Flugbuch von Flugkapt. Joachim Eisermann[150], der damals als Oblt. bei der E-Stelle Rechlin tätig war. Unter dem Datum des 9. Februar 1945 sind darin zwei Flüge mit der „Ju 390 V2" eingetragen, der eine mit 50 Minuten Dauer in Rechlin selbst, der andere mit 22 Minuten von Rechlin mit anschließender Landung in Lärz, dem ebenfalls zur E-Stelle gehörenden Flugplatz. Ein Kennzeichen ist, wie leider in Rechliner Flugbüchern häufiger, nicht eingetragen. Das Flugzeug soll, nach Herrn Eisermanns Erinnerung, in Lärz stehen geblieben sein. Wiederum erstaunlich ist es dann aber, daß sich niemand der Angehörigen der FAGr. 5, die sich ja rund einen Monat später für längere Zeit (Unternehmen Eisenhammer und Gertraud) in Rechlin, Lärz und Roggentin aufgehalten haben, an das Flugzeug erinnert.

Alles zusammengenommen spricht also einiges für die Annahme, daß die zweite Ju 390 doch noch fertiggestellt worden sein könnte, manches aber auch dagegen. Der letzte Beweis fehlt allerdings, den vor allem ein Bild liefern könnte. Alle bisher bekannt gewordenen oder veröffentlichten Fotos stellen jedenfalls ausschließlich die V1 dar.

Was aus der V1 geworden ist, wurde bereits weiter oben kurz gestreift. Nachdem sie die letzten Kriegsmonate über ohne Luftschrauben am Rande des Dessauer Werksflugplatzes gestanden hatte, wurde das Flugzeug noch kurz vor dem Einzug der Amerikaner von Flugkapt. Joachim Matthies in Brand gesteckt. Die Überreste wurden, wie vieles andere in Dessau, von Experten der Besatzungstruppen sehr genau untersucht. Der Bericht darüber vom 27. Juni 1945 enthält auch Bilder, auf denen das Flugzeug V1 einwandfrei zu identifizieren ist[151].

Über den Verbleib der, wie gesagt, vielleicht doch noch fertiggestellten zweiten Maschine ist nichts bekannt. Falls sie, wie nach dem Flugbuch und nach der Aussage von Flugkapt. Eisermann zu vermuten wäre, in Lärz stehengeblieben ist, heil oder zerstört, müßte sie den Sowjets in die Hände gefallen sein.

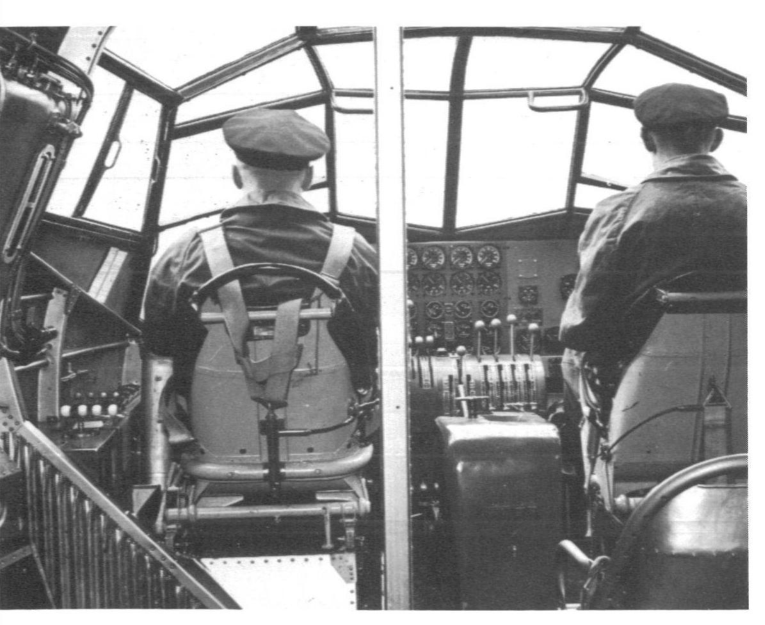
Mit der Ju 390 war eine Entwicklung zu Ende, welche, wenigstens sehr früh, im zivilen Bereich begonnen hatte und die, trotz aller auf sie einwirkenden militärischen Impulse, doch nie die Möglichkeit der Verwendung in einem zukünftigen friedlichen Luftverkehr außer acht gelassen hat. Der Ausgang des Krieges setzte auch hier, wie überall, einen harten Schlußpunkt.

Die Flugzeuge im Einsatz

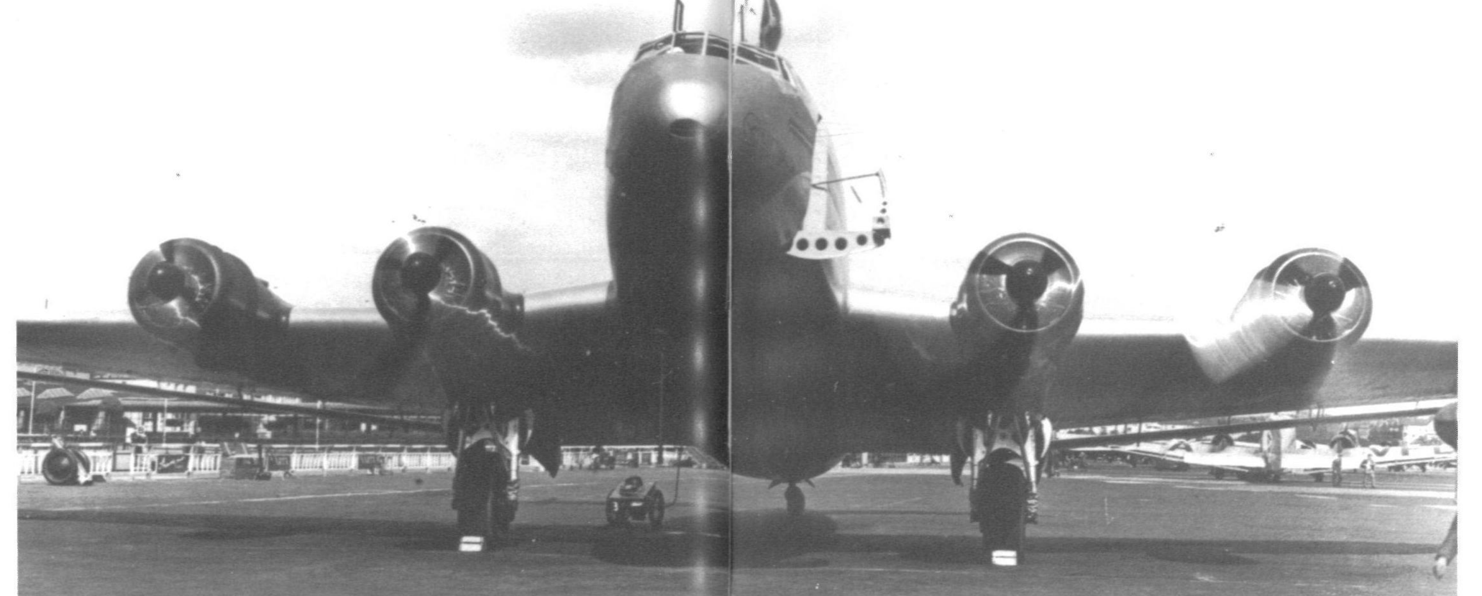
Die Vorkriegszeit

Nachdem im vorigen Abschnitt die Entwicklung und Erprobung der Flugzeuge behandelt worden ist, wie sie sich vorwiegend beim Werk und/oder unter dessen Aufsicht und Verantwortung abspielte, müssen wir jetzt wieder einen großen zeitlichen Schritt zurück in die Anfangszeit der Ju 90 tun, um uns mit der Verwendung dieser Flugzeuge zu beschäftigen. Die zwei Ju 89 können hier außer acht gelassen werden, da bei beiden von einem wirklichen Einsatz nicht die Rede sein kann.
Ziel der Lufthansa, als vorerst einzige Verwenderin der Ju 90, war es, das Muster mit Beginn des Sommerflugplans 1938 (ab 1. April) zusammen mit der Fw 200 als wirkungsvolle Konkurrenz zur gleichzeitig auftretenden amerikanischen Douglas DC-3 auf Europastrecken einzusetzen.
Als erstes Flugzeug hätte die Ju 90 V1, deren Kauf wegen der eingebauten Motoren DB 600 nicht in Frage kam, ab Januar 1938 einer 100-Stunden-Erprobung unterzogen werden sollen. Von Junkers nicht eingehaltene Termine und schließlich auch noch der Absturz der Maschine machten diese Planung zunichte.
Auch die für Februar vorgesehene Zurverfügungstellung der V2, die zunächst hätte „Sachsen" heißen sollen, und im März der V3 mit dem Namen „Württemberg", blieben aus den bereits behandelten Gründen reine Illusion, obwohl der Flugversuch von Junkers mit allen Kräften sich bemühte, die Erprobung so schnell wie nur möglich abzuschließen.
So mußte man bei DLH bis zum Himmelfahrtstag am 26. Mai warten, bis das erste Flugzeug, die V2 D-AIVI, jetzt aber als „Preußen", für die eigene Erprobung zur Verfügung stand. Sie dauerte bis Ende Juni. Im Verlauf der von Flugkapt. Untucht in dieser Zeit geflogenenen etwa 104 Stunden wurden praktisch alle deutschen Verkehrsflughäfen angeflogen, einige davon auch mehrfach[25].
Die weitere Verwendung des Flugzeugs bis zu seinem tragischen Ende in Bathurst wurde bereits in einem früheren Kapitel behandelt.
Nach dem letzten Versuchsflug in Dessau am 18. Juli 1938, bei welchem es ebenfalls um die Heizung ging, kam dann die V3 D-AURE, jetzt aber als „Bayern", zur DLH. Sie wurde als erste Ju 90 für die Dauer von etwa sechs Wochen versuchsweise im Streckendienst eingesetzt. Gleichzeitig wurden diese Flüge (wieder unter Führung von Flugkapt. Untucht) zur Einweisung weiterer Besatzungen auf das Muster benutzt. Deshalb bestand

Die Ju 90 V2 „Preussen" während der Streckenerprobung mit Flugkapitän Untucht auf dem Stuttgarter Flughafen Böblingen im Juni 1938. ▷

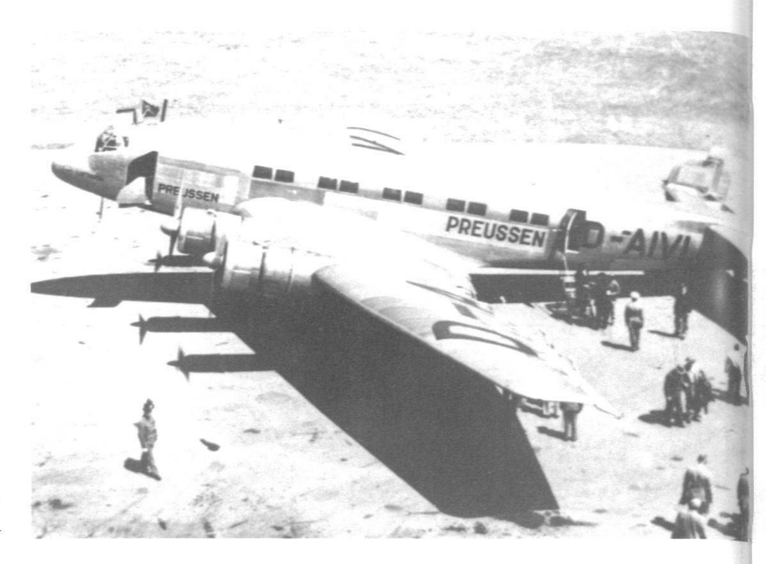


Demonstrationsphoto „Blick in den Führerraum einer Ju 90".



Auch ohne das Kennzeichen ablesen zu können, ist dieses Flugzeug dank der drei Merkmale Bugbemalung, fehlender Landescheinwerfer und nicht ausgeschnittene Fahrwerksklappen einwandfrei als Ju 90 V3 zu erkennen.

die Besatzung meist aus neun Mann, während später beim eingespielten Betrieb nur noch drei Mann und eine Stewardess an Bord waren.
Bei einem der Streckenflüge, am 11. August in Wien, wurde das Flugzeug durch den Propeller einer beim Start ausbrechenden Bf 109 auf der Unterseite der rechten Fläche stark beschädigt. Die Behebung der dabei entstandenen Schäden und die gleichzeitig durchgeführte 100-Stunden-Kontrolle dauerten bis zum 2. September, so daß das Flugzeug gerade rechtzeitig für die am selben Tag beginnende große Vorführtour durch die nordeuropäischen Metropolen bereit war. Sie dauerte bis zum 6. d. M. und endete in Dessau.
In den darauf folgenden zwei Monaten fanden verschiedene Versuche sowohl bei der DLH als auch beim Hersteller statt,



Die erste Ju 90 in Budapest war die V2, welche unter Führung von Flugkapitän Untucht im Sommer 1938 während der Streckenerprobung dort landete. ▷



Die Startvorbereitung der V3 wird von einer großen Zahl Schaulustiger beobachtet. △

Erstmals in den Ju 90 der Lufthansa wurden zur Betreuung der Fluggäste Stewardessen eingesetzt. ▷



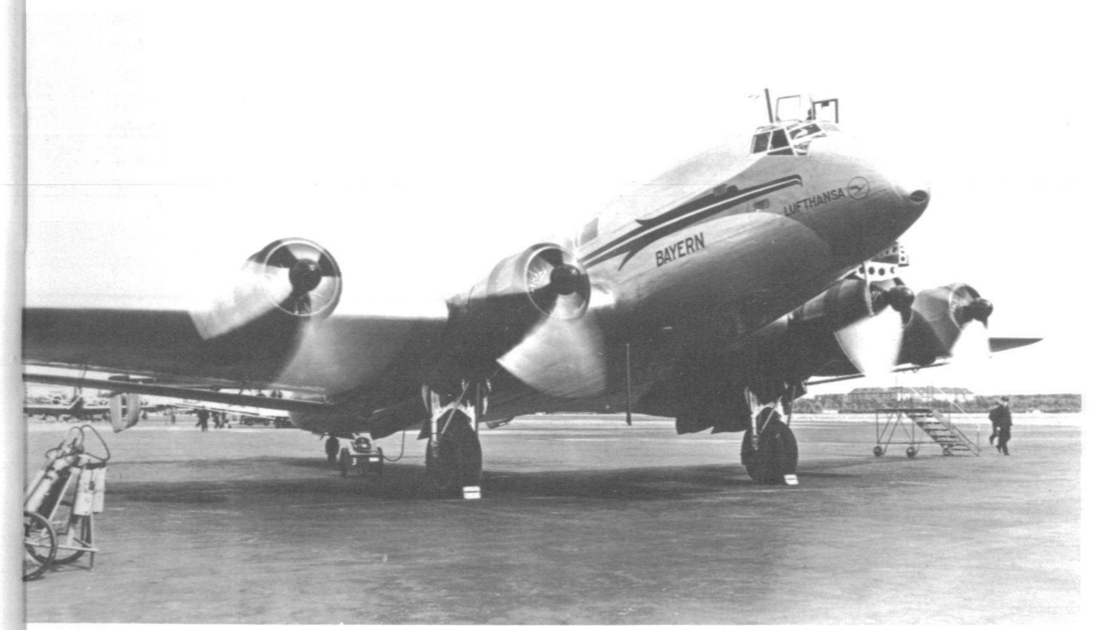
dazwischen aber auch immer wieder Streckenflüge. Außerdem gehörte das Flugzeug während der Sudetenkrise zum Bestand des Flugkommando Berlin (10./TG.172). Schon ab 12. Oktober flog es mit Flugkapt. Untucht wieder auf Strecke. Als erster Streckenpilot übernahm dann Flugkapt. Hugo Wiskandt am 13. November das Kommando über die D-AURE, die von da an planmäßig auf der Linie 17, Berlin-Wien, eingesetzt wurde. Bei diesen Flügen fielen dann mehrfach Motoren infolge durchgebrannter Kolben aus. Bis zum Jahresende mußten deswegen nicht weniger als viermal Triebwerke ausgewechselt werden.
Trotzdem war die Ju 90 bei den Fluggästen ausgesprochen beliebt. Selten nur blieb einer der 40 Plätze bei einem Flug leer. Ein wesentlicher Grund hierfür war wohl die sehr komfortable Kabinenausstattung, die nach einem Entwurf von Prof. Firle gestaltet war. Die gegenüberliegende Sitzanordnung, die Aufteilung in Raucher- und Nichtraucherabteile und das beträchtlich ver-



Die V3 bei einem Streckenflug. △

Motorenprobelauf der V3 vor einem Streckenflug im Dienst der Lufthansa. ◁

Das typische Gesicht einer Ju 90, hier der W.Nr.0001, D-ABDG. ▽◁



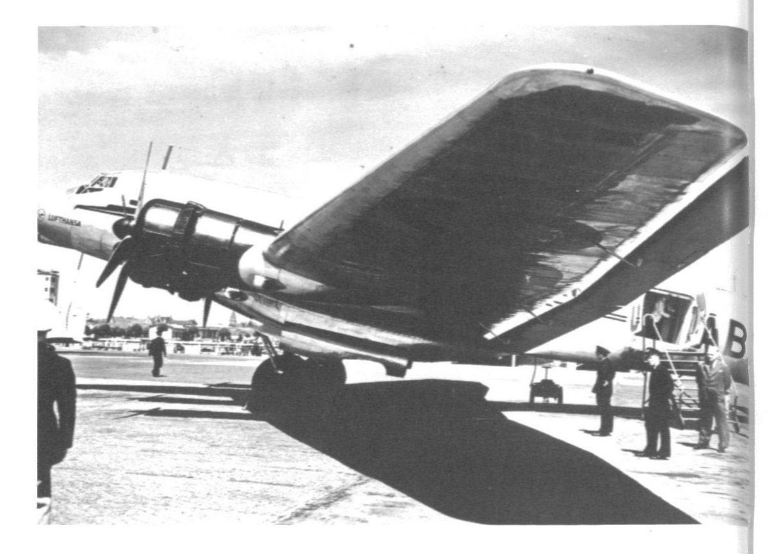


größerte Raumangebot gegenüber der immer noch die Standardausrüstung bildenden Ju 52 machten das Flugzeug besonders anziehend. Auch die hier erstmals eingesetzten Stewardessen, die sich um das Wohl der Fluggäste zu kümmern hatten, trugen sicher dazu bei. Auf den Flügen der Junkers G 38 z. B. hatte noch ein mitfliegender Mitropa-Kellner diese Aufgabe wahrgenommen.
Am 19. Dezember 1938 schloß mit der Rückführung der V3 nach Dessau diese erste Einsatzperiode der Ju 90 ab. Mit 62572 zurückgelegten Streckenkilometern hatte das Flugzeugmuster zwar nur einen Anteil von 0,4% an der Gesamtverkehrsleistung der Lufthansa im Jahr 1938. Wenn man aber bedenkt, daß er mit einem einzigen Flugzeug erzielt wurde, das noch dazu nur über einen kleinen Teil des Jahres zur Verfügung gestanden hatte, so kann man das Ergebnis nur als beachtlich bezeichnen.
Es sollte wieder einige Monate dauern, bis die Ju 90 im Luftverkehr der DLH erneut in Erscheinung trat. Nach dem Unfall von Bathurst wurden an den weiteren Flugzeugen jene Änderungen durchgeführt, über die bereits berichtet worden ist. Aber auch Erkenntnisse aus dem Probebetrieb wurden dabei berücksichtigt.

Am 4. Mai 1939 kam dann das nächste Flugzeug zur Lufthansa, die erste Maschine aus der Kleinserie. Es war die „Württemberg" mit dem Kennzeichen D-ABDG, welche nun ebenfalls — wie bereits vorher die V3 — einer ausgiebigen Einsatzerprobung unterzogen wurde. Von der DLH waren damit Flugkapt. Hans Josef Reichel und Dipl.-Ing. Sudek beauftragt, die begleitet wurden von den Junkersangehörigen Flugkapt. Pernthaler, Dipl.-Ing. Endres und auf den meisten der Flüge auch von Bordmechaniker Heinz Schreiber[40,70]. Die Erprobung dauerte bis zum 16., an welchem Tag das Flugzeug wegen Totalausfall der Heizung zur Untersuchung beim Werk nach Dessau zurückgebracht wurde. Am 31. Mai ging es erstmals auf einen Streckenflug.
Bereits am 20. d. M. folgte die D-ADFJ „Baden", die ab 24. auf Strecke ging. Am 28. Juni kam die D-ASND „Mecklenburg" hinzu (Streckeneinsatz ab 1. Juli) und schließlich am 21. Juli die neue „Preußen" (D-AEDS), bei deren erstem Streckenflug am 24. Juli auf der Strecke Berlin-Wien die Heizung wiederum Anlaß zur Beanstandung gab. Deshalb flog Flugkapt. Dautzenberg am nächsten Tag mit[97]. Nach nur 66 Flugstunden, die überwiegend bei der DLH geflogen worden waren, ging die Maschine zwei Tage später zum Hersteller zurück, um die Heizung erneut zu überarbeiten, was bis zum 29. September dauerte.
Die übrigen Flugzeuge wurden im Sommer 1939 bald ein gewohnter Anblick auf den europäischen Flughäfen. Hauptsächlich auf der Strecke 11/31 Berlin-Frankfurt-München-Wien eingesetzt, erschienen sie aber ebenso in Hamburg, Königsberg, Amsterdam, Budapest, Belgrad und London sowie — allerdings nur je einmal — in Paris und Stockholm.
Bis zum Kriegsausbruch flogen Ju 90 (jeweils in beiden Richtungen) insgesamt

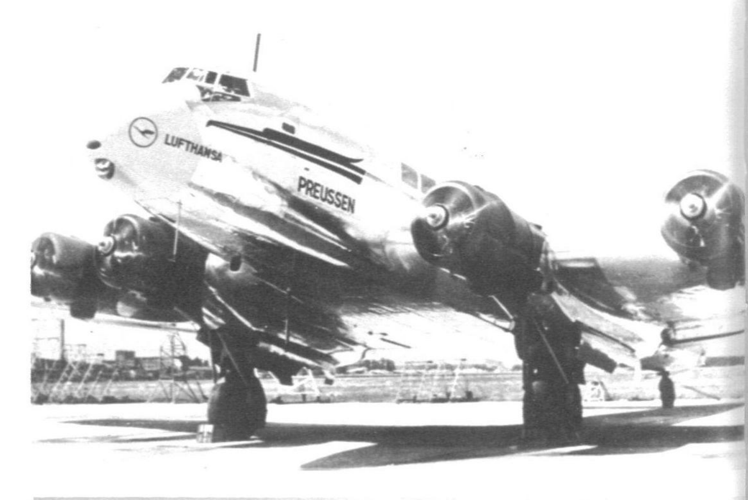
Flüge	Strecke	
90 Flüge Strecke	11/31	Berlin-Frankfurt-München-Wien
12	1	Berlin-Amsterdam-London
20	3	Berlin-Königsberg
4	17	Berlin-Wien-Budapest-Belgrad
1	141	Berlin-Hamburg (D-ADFJ)
1	6	Berlin-Köln-Paris (D-ADFJ)
1 Sonderflug		Berlin-Stockholm (D-ASND)

Beeinträchtigt wurde der Einsatz der Ju 90 auf dem Streckennetz der DLH lediglich dadurch, daß nach dem Unfall von Bathurst das Höchstgewicht von 23 auf 22 Tonnen herabgesetzt worden war. Anstelle von bis dahin 40 Fluggästen wurden nur noch 26 mitgenommen. Diese Begrenzung brachte nur insoweit einen gewissen Vorteil mit sich, als die Ju 90 nun jederzeit gegen Fw 200 ausgetauscht werden konnte, die ja schon von der Auslegung her ebenfalls nur 26 Sitzplätze hatten. Die Arbeit der Flugbetriebsleitung wurde dadurch sicher etwas erleichtert.
Doch allzu oft sollte sich eine Gelegenheit für eindrucksvolle Auftritte im Ausland nicht mehr bieten. Die politischen Spannungen zwischen Deutschland und seinen Nachbarn erreichten im Spätsommer 1939 ihren Höhepunkt und führten am 26. August zur „vorläufigen" Einstellung des planmäßigen Linienverkehrs der DLH. Der Flug der D-ADFJ „Baden" am Abend des 25. August 1939 von Wien zurück nach Berlin wurde so zum letzten Verkehrsflug einer Ju 90 im Frieden. Vom nächsten Tag an wurde der gesamte Luftverkehr stark eingeschränkt und am 30. August völlig eingestellt. Bereits zwei Tage später, am 1. September, kämpften deutsche Soldaten in Polen ...

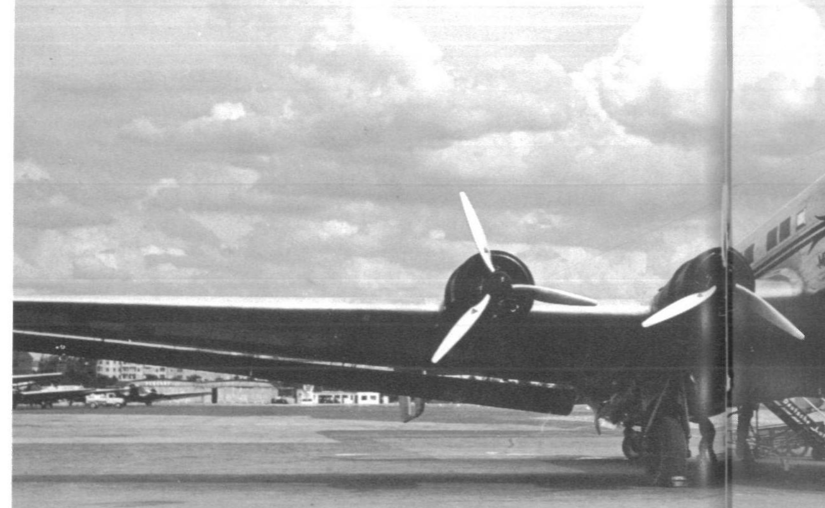


D-ABDG im Sommer 1939 auf dem Flughafen von Budapest. Der Mann in Zivil vor der Einstiegstreppe ist der Flugzeugprüfer Koch von Junkers.

Daß dieses Flugzeug die zweite „Preussen", W.Nr. 0005 ist, beweisen die Ausschnitte an den Fahrwerksabdeckklappen. Die vier Luftschrauben haben keine Haube. ▽



Die D-ASND, die am 14. Juni 1939 mit Flugkapitän Dautzenberg in Dessau ihren ersten Flug gemacht hatte, scheint hier gerade von der Lufthansa übernommen worden zu sein. ▷

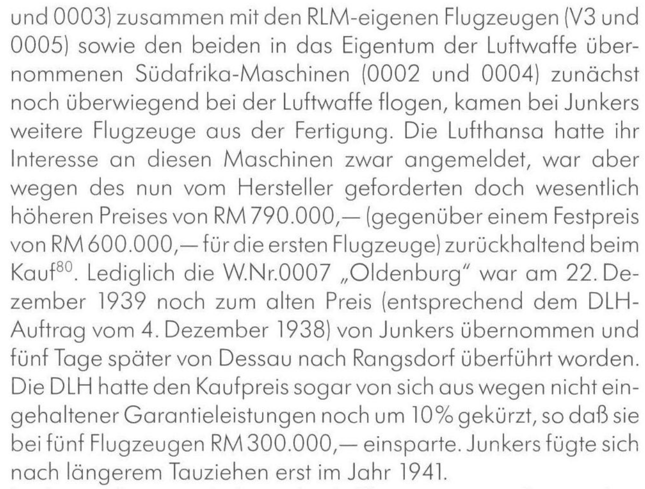


Zivil trotz Krieg

Der Kriegsausbruch brachte auch für die Lufthansa einschneidende Veränderungen. Aufgrund des „Gesetzes über Sachleistungen für Reichsaufgaben" (Reichsleistungsgesetz) vom 1. September 1939 mußte mit 116 Maschinen fast ihr ganzer Flugzeugpark an die Luftwaffe abgegeben werden, zumeist mitsamt den Besatzungen. Bekanntlich hatte das Unternehmen laut Mobilmachungsplan[152] damit den Stamm des jetzt Kampfgeschwader z. b. V. 172 heißenden Verbandes zu stellen, dessen Kommodore niemand anders als Freiherr von Gablenz als Maj. der Reserve war.
Die Großflugzeuge der Muster Fw 200 und Ju 90 sowie die G 38 bildeten in diesem Geschwader die sogenannte „Sonderstaffel", die von dem Kommandanten der G 38, Flugkapt. Otto Brauer, jetzt in Luftwaffenuniform als Hptm. der Reserve, geführt wurde. Die Sonderstaffel bestand ausschließlich aus DLH-Angehörigen. Für die erste, besondere Transportaufgabe war die Staffel schon am 29. August (!) losgeschickt, unterwegs aber über Funk wieder nach Tempelhof zurückbeordert worden. Erst am Abend des 31. konnte der Auftrag erfüllt werden. Aus dem ganzen Reichsgebiet holten die Flugzeuge die Abgeordneten des Deutschen Reichstages zusammen, damit sie aus dem Munde des „Führers und Reichskanzlers" erfahren konnten, daß „seit 5 Uhr 45 zurückgeschossen wird".
Zur Durchführung einiger Streckendienste erhielt die Lufthansa bis zum Ende des Jahres lediglich acht Flugzeuge zurück, darunter eine Ju 90, die W.Nr.0006 D-ASND. Mit dieser bescheidenen Flotte, ergänzt durch von der tschechischen Luftverkehrsgesellschaft CLS gecharterte Douglas DC-3, wurde am 21. September der Liniendienst auf der Strecke 3, Berlin-Danzig-Königsberg, und ab 18. Oktober auf der Strecke 17/107, Berlin-Wien-Budapest-Belgrad, wieder aufgenommen. Aus Furcht, die Reichshauptstadt und der Zentralflughafen Tempelhof könnten zum Ziel feindlicher Luftangriffe werden, wurde Rangsdorf, ein etwa 20 km südlich von Berlin gelegener Sportflugplatz, Sitz der Reichsschule für Motorflugsport und bis 23. Oktober 1939 Liegeplatz des KG.z.b.V.172, zum Ausgangspunkt für diese und die kurz darauf wieder eingerichteten Strecken bestimmt. Erst vom 7. März 1940 an wurde Tempelhof, der Heimathafen der Lufthansa, wieder planmäßig angeflogen.
Während die dem Unternehmen gehörenden Ju 90 (V4, 0001 und 0003) zusammen mit den RLM-eigenen Flugzeugen (V3 und 0005) sowie den beiden in das Eigentum der Luftwaffe übernommenen Südafrika-Maschinen (0002 und 0004) zunächst noch überwiegend bei der Luftwaffe flogen, kamen bei Junkers weitere Flugzeuge aus der Fertigung. Die Lufthansa hatte ihr Interesse an diesen Maschinen zwar angemeldet, war aber wegen des nun vom Hersteller geforderten doch wesentlich höheren Preises von RM 790.000,— (gegenüber einem Festpreis von RM 600.000,— für die ersten Flugzeuge) zurückhaltend beim Kauf[80]. Lediglich die W.Nr.0007 „Oldenburg" war am 22. Dezember 1939 noch zum alten Preis (entsprechend dem DLH-Auftrag vom 4. Dezember 1938) von Junkers übernommen und fünf Tage später von Dessau nach Rangsdorf überführt worden. Die DLH hatte den Kaufpreis sogar von sich aus wegen nicht eingehaltener Garantieleistungen noch um 10% gekürzt, so daß sie bei fünf Flugzeugen RM 300.000,— einsparte. Junkers fügte sich nach längerem Tauziehen erst im Jahr 1941.
In dieser Situation bekam die Lufthansa eine wichtige, aber gleichzeitig heikle Aufgabe übertragen, welche das Preispro-

Die D-ASND, W.Nr.0006, ist gerade in Rangsdorf gelandet, das von Ende September 1939 bis zum 7. März 1940 Ausgangspunkt und Ziel aller Streckenflüge der Lufthansa war. Das Flugzeug hat hier noch die ursprüngliche, stärkere V-Stellung der Außenflügel. ▽

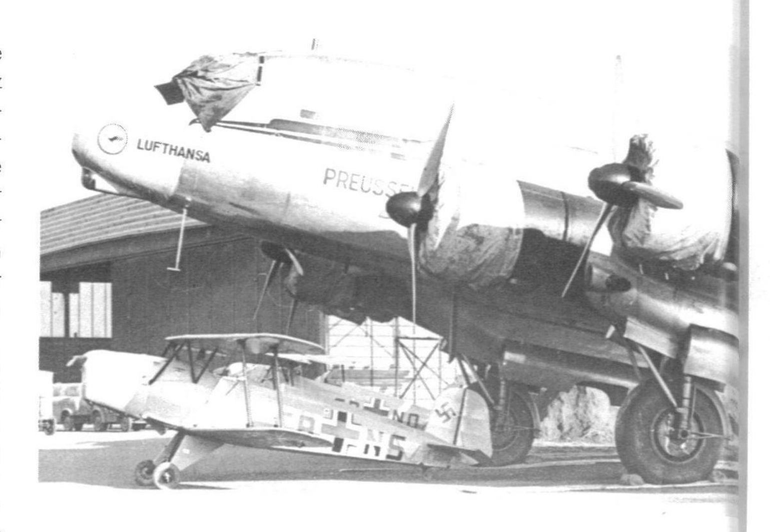




blem recht einfach zu lösen gestattete. Es galt, die deutsche Rüstungsindustrie mit ausreichenden Mengen an Wolframerz aber auch Zinn zu versorgen. Spanien war zur Lieferung im Austausch gegen Industrieerzeugnisse bereit. Da andere Transportwege zu jenem Zeitpunkt nicht offenstanden, sollte dafür eine Luftbrücke zwischen Spanien und Deutschland eingerichtet werden. Mit Rücksicht auf die erklärte spanische Neutralität kamen militärische Flugzeuge hierfür nicht in Frage, obwohl man sie offensichtlich zuerst hatte verwenden wollen. Als Ausweg war die Idee entstanden, diese Flüge unter der Flagge der Lufthansa ausführen zu lassen.

Am 22. Februar 1930 setzten sich im RLM Vertreter von LB 2 (Hoheitsverwaltung und Luftaufsicht), LF 1 (Auftragserteilung und Export) und GL 1 (Technische Planung) mit Direktor Luz und Dr. Reister von der DLH zusammen. Es ging bei dieser Besprechung vor allem um die Regelung der Eigentumsverhältnisse an den fünf Flugzeugen Ju 90, welche für den Transport des Schüttguts vorgesehen waren. Der Lufttransport des Erzes war schon vorher zwischen Wirtschaftsministerium und der DLH im Einvernehmen mit dem Generalstab beschlossen worden.

Um das Kriegsrisiko (Möglichkeit des Verlustes der eingesetzten Flugzeuge) nicht tragen zu müssen, was die Transportkosten wegen der außerordentlich hohen Versicherungsprämien stark in die Höhe getrieben hätte, schlug die Lufthansa vor, daß das RLM die oben genannten drei DLH-Flugzeuge in Reichseigentum übernehmen sollte. Es würden dann alle fünf für den Erztransport eingesetzten Maschinen dem Reich gehören. Zum Ausgleich beantragte Dir. Luz gleichzeitig, die soeben fertig gewordenen bzw. fertig werdenden Neubauflugzeuge 0008, 0009 und 0010, die das RLM aufgrund der weiter oben erwähnten Abnahmeverpflichtung von Junkers bereits gekauft hatte, der DLH „im Tauschwege" abzutreten. In der Besprechungsniederschrift vom 29. Februar[114] heißt es: „Alle drei Flugzeuge seien vom Generalstab für Transportzwecke vorgesehen gewesen. Da ihr Einsatz aber nur mit besonders geschultem Personal möglich sei, wäre ihre Verwendung bei der DLH wesentlich zweckmäßiger. Die Lufthansa beabsichtigte, diese Flugzeuge insbesondere auf der Strecke Berlin-Moskau einzusetzen, um die z.Zt. auf dieser Strecke verwendeten DC-3 zurückziehen zu können und die Russen für einen Einsatz von Ju 90-Flugzeugen auf der russischen Strecke zu interessieren."



In Rangsdorf war u.a. auch die Bücker Flugzeugbau GmbH zu Hause. Die beiden hier vor der W.Nr.0005 abgestellten Bü 131 „Jungmann" scheinen gerade aus deren Fertigung gekommen zu sein. Sie erlauben einen guten Größenvergleich. △



Die „Mecklenburg", gerade erst vom Werk an die Lufthansa abgeliefert, wird im Oktober 1939 auf dem Ausweichflugplatz Rangsdorf beladen. △



Die W.Nr.0007 bei einem Aufenthalt in München-Riem, vermutlich im Winter 1939/40. ▷

Die Niederschrift sagt nichts darüber aus, wie am Ende über diesen Antrag entschieden wurde. Daß das RLM ihm aber stattgegeben haben muß und zwar sehr schnell, ergibt sich daraus, daß Flugkapt. August Künstle bereits am 2. März 1940 die 0008 D-ATDC „Hessen" für die DLH übernehmen konnte, und daß unmittelbar nach ihrer Fertigstellung Anfang April bzw. Ende Mai auch die beiden letzten Maschinen der Kleinserie, die 0009, D-AJHB „Thüringen" und 0010, D-AVMF „Brandenburg" der DLH übergeben wurden. Die drei Flugzeuge wurden anschließend bis zum August d.J. ausschließlich auf der Strecke 3 nach Königsberg eingesetzt.

Auch die V4 D-ADLH, deren Namen „Schwabenland" aber schon einige Zeit vorher in „Sachsen" geändert worden war, stand bereits seit dem 12. Januar der DLH wieder zur Verfügung und wurde unter den Flugkapitänen Max Limbach und Paul Witte mindestens bis zum 23. Februar 1940 auf der Strecke 3, Rangsdorf-Danzig-Königsberg eingesetzt.

Das Unternehmen mit der Tarnbezeichnung „Frachtsonderdienst Wien" erfuhr allerdings wegen der bevorstehenden Besetzung von Dänemark und Norwegen („Weserübung") noch eine Verzögerung, weil die vorgesehenen Flugzeuge V3, V4, 0001, 0003 und 0005 zunächst dort benötigt wurden. Bereits am 15. April aber startete die erste Ju 90, die 0005 D-AEDS „Preußen", mit Flugkapt. Albert Gerstenkorn in Richtung Spanien[153]. Die Route führte zunächst von Wien nach Viterbo in Italien. Von dort wurden die Flüge bei Nacht unter italienischer Flugnummer und mit italienischer Funkkennung über das Mittelmeer nach Barcelona fortgesetzt.

Am 21. April kam die zweite Ju 90, die V4, mit Flugkapt. Künstle erstmals zum Einsatz. Es folgten am 1. Mai die 0001 D-ABDG mit Flugkapt. Paul Sluzalek, am 5. Juli die 0003 D-ADFJ mit Flugkapt. Alfried Gymnich und schließlich am 13. Juli 1940 die V3 D-AURE mit Flugkapt. Paul Witte. Die genannten Flugzeugführer blieben praktisch während der ganzen Zeit auf ihren Flugzeugen.



Hier fällt die ungewöhnliche Art auf, mit der die Aufschrift „Lufthansa" und ihr Emblem bei der W.Nr.0006 aufgemalt sind. Hinten eine weitere Ju 90 vor den Gebäuden des Flughafens München-Riem (Winter 1939/40). △◁



Später ist der stilisierte Adler von einem anscheinend hellgrauen Farbüberzug verdeckt, mit Ausnahme der schwarzen Motoren. △

Für das Unternehmen waren die Flugzeuge nach Ausbau der Kabinen-, Küchen- und Toiletteneinrichtung mit einer Zusatz-Tankanlage versehen worden. Der Kraftstoffvorrat erhöhte sich dadurch von bisher 3560 l auf 5135 l. Der Fußboden des Kabinenbereichs war mit Sperrholzplatten ausgelegt und durch Längs- und Querleisten in Felder eingeteilt, in denen die Säcke rutschsicher untergebracht werden konnten. Im übrigen wurde das zulässige Gesamtgewicht der Ju 90 für dieses Unternehmen wieder auf 23.000 kg heraufgesetzt, was durch die inzwischen erzielte Leistungsverbesserung der BMW 132 H/1-Motoren gerechtfertigt war und später im Linienverkehr auch beibehalten wurde. Damit konnten bei jedem Flug rund 3000 kg Wolframerz in Säcken bzw. die entsprechende Menge Zinn in Fässern oder als Barren in Kisten befördert werden.

Die Flüge waren nicht ganz ungefährlich, weil sie dicht an Korsika vorbei z.T. sogar durch französischen Luftraum führten, was feindliche Angriffe jederzeit möglich machte. Deshalb wurde der Streckenabschnitt von Viterbo nach Barcelona und zurück nur nachts beflogen. Lediglich einmal ergab sich aus der Kriegssituation heraus ein ernster Zwischenfall, allerdings nicht dort, wo er am ehesten zu befürchten gewesen wäre. Es war ein italienischer Jäger, der die D-ADFJ „Baden" am 9. Juli 1940 während des Rückfluges von Viterbo nach Wien bei Udine in etwa 3 400 m Höhe dreimal von hinten anflog und bei den ersten beiden Anflügen auch beschoß und mehrfach traf. Glücklicherweise waren keine die Flugsicherheit beeinträchtigenden Beschädigungen eingetreten, wohl aber war ein mitfliegender Kurier der Deutschen Botschaft in Madrid so schwer verletzt, daß er an den Folgen starb. Flugkapt. Gymnich konnte die Maschine glatt aber unprogrammgemäß auf dem Flugplatz Aviano, etwa 40 km von Udine entfernt, landen. Der Jäger hätte, wie es später bei der Untersuchung des Zwischenfalls hieß, das Flugzeug für einen



Am 16. April 1940, morgens um 6.45 Uhr, landet die „Preussen", von Viterbo/Italien kommend, mit Flugkapt. Gerstenkorn und seiner Besatzung als erstes Flugzeug des „Frachtsonderdienstes Wien" in Barcelona, um am Abend desselben Tages, beladen mit Wolframerz, auf der gleichen Strecke wieder zurückzufliegen. △



Die „Oldenburg" im Sommer 1940 auf dem Flughafen Budapest... ▷

... sowie in Prag-Gbell. ▷▽

englischen Aufklärer (!) gehalten. Da das Schadensrisiko der DLH, wie weiter oben bereits ausgeführt, durch die Übernahme der Flugzeuge ins Reichseigentum beträchtlich verringert war, konnte der „Frachtsonderdienst Wien" für die DLH aus wirtschaftlicher Sicht ein beachtlicher Erfolg werden.
Mit einer Beförderungsleistung von nicht weniger als 880 266 Tonnenkilometer wurde allein damit die Jahresgesamtleistung im übrigen planmäßigen Luftverkehr des Jahres 1940 um etwa 35% übertroffen.
Nach Abschluß des Waffenstillstandes mit Frankreich konnte die Streckenführung wesentlich vereinfacht werden. Durch Fliegen entlang der Grenze zur Schweiz über französisches Territorium wurde nicht nur die Länge der Strecke stark verkürzt, sondern auch die Alpenüberquerung vermieden. Auch war jetzt die strenge Geheimhaltung und Tarnung der Flüge nicht mehr erforderlich.
Am 16. Juli trat formal an die Stelle des „Frachtsonderdienstes Wien" der „Kurierdienst Spanien", der von Stuttgart über Lyon nach Barcelona führte und damit den Flugweg der Ju 90 auf weniger als ²/₃ der ursprünglichen Streckenlänge verringerte. Etwa einen Monat später, am 20. August, wurde dieser Dienst durch die Wiedereröffnung der regulären Lufthansa-Fluglinie K 22 von Berlin über Stuttgart, Lyon, Marseille und Barcelona nach



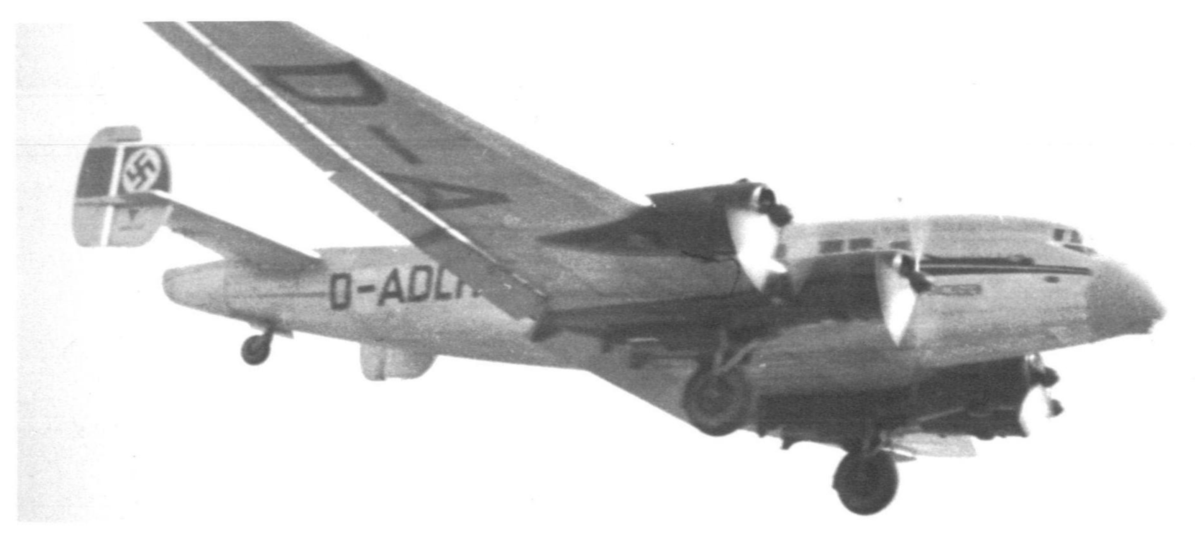
Madrid ersetzt. Ab 7. Oktober kam die Verlängerung bis nach Lissabon dazu.
Diese „Hausstrecke" der Ju 90, die täglich in beiden Richtungen beflogen wurde, hatte ihre Bedeutung nicht nur in der Zuliefe-



13. August nur noch die drei Flugzeuge 0006, 0009 und 0010 für den Passagierdienst zur Verfügung.
Schließlich erlitt auch die V4 D-ADLH mit Flugkapt. Rudolf Hiller am 21. November d.J. in Wien einen mit 20% geschätzten Schaden. Nach erfolgter Reparatur wurde sie erstmals am 3. Mai 1941 wieder auf der Strecke K 22 eingesetzt. Danach flog das Flugzeug nur noch bis zum 12. Juli für die Lufthansa. Nach zehn weiteren Tagen bei der Luftverkehrsstaffel Rangsdorf, wo es das Stammkennzeichen KH+XA erhielt, wurde es am 22. Juli zur Firma Weser gebracht, um dann dort auf Jumo 211 umgebaut zu werden.
Im Herbst 1940 verfügte die Lufthansa zwar über insgesamt zehn Ju 90, von denen allerdings nicht alle einsatzbereit waren. Die fünf am „Frachtsonderdienst Wien" beteiligt gewesenen reichs-

Mit der Landung der Ju 90 V4 am 20. August 1940 in Madrid wurde die Linie K22 der DLH nach dem Frankreichfeldzug wieder eröffnet.

Die Ju 90 V4 mit ausgefahrenen Landeklappen im Anflug auf Wien-Aspern im Spätsommer 1940. Das Flugzeug ist ohne Anstrich. ▽



rung von hochwertigen Rohstoffen für die deutsche Rüstungsindustrie. Sie war auch ein wichtiger Kontakt mit dem Ausland, der für diplomatische Kuriere ebenso von Bedeutung war wie für Emigranten und für heimkehrende Deutsche. Auf der Strecke eingesetzt wurden

ab 22. August 1940	W.Nr.0007 D-AFHG
ab 24. August	W.Nr.0006 D-ASND
ab 26. August	W.Nr.0010 D-AVMF
ab 17. Oktober	W.Nr.0008 D-ATDC
ab 18. November	W.Nr.0009 D-AJHB.

Die Linie K 22 wurde jedenfalls bis in die letzten Kriegstage aufrechterhalten, worauf noch später einzugehen sein wird.
Die Flüge der Ju 90 bei der DLH gingen natürlich ebenfalls nicht immer störungsfrei ab. So erlitt z.B. die 0008 D-ATDC unter Flugkapt. Otto Puhrmann am 6. Mai 1940 bei der Landung in Danzig einen Bruch des linken Fahrwerks, der mit 12,5% bezifferte Schäden am Flügelmittelstück und am linken Außenflügel nach sich zog. Die Reparatur dauerte bis Oktober.
Auch die W.Nr.0007 D-AFHG mit Flugkapt. Limbach fiel bei der Landung in Wien am 18. Juni wegen Fahrwerksbruch (9,5% Schaden) durch die Reparatur für etwa zwei Monate aus.
Damit standen in der Zeit zwischen dem 18. Juni und dem

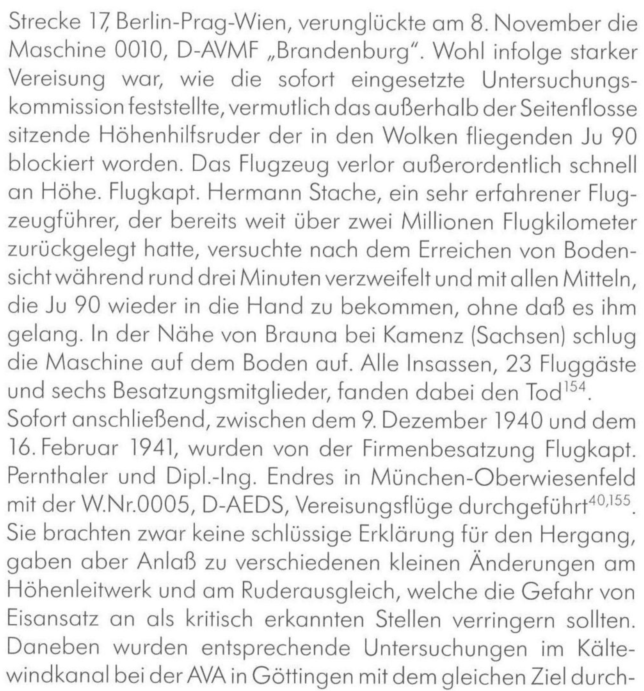


Eine weitere Aufnahme der W.Nr.0007 auf dem Flughafen Helsinki-Malmi, entstanden bei einem Sonderflug mit Flugkapitän Puhrmann vom 6.-9. September 1940.

eigenen Maschinen, die der DLH weiterhin zur Verfügung gestellt worden waren, mußten für die Verwendung als Passagierflugzeuge im Streckendienst erst wieder hergerichtet werden. Dazu gehörte gleichzeitig auch eine Modernisierung, d. h. Anpassung an die Ausstattung der zuletzt gelieferten Flugzeuge (0008 bis 0010), die jetzt auf einem Entwurf des Architekten Breuhaus beruhte. Die noch nicht auf verringerte V-Stellung der Außenflügel umgebauten Maschinen wurden gleichzeitig geändert. Wegen dieser im Stammwerk in Dessau ausgeführten Arbeit fielen aus:

W.Nr.0003 D-ADFJ vom 15. August bis 20. Sept. 1940
W.Nr.0005 D-AEDS vom 13. Sept. bis 10. Nov.
W.Nr.0001 D-ABDG vom 15. Okt. bis 31. Januar 1941.

Die Sitzzahl betrug jetzt bei allen Flugzeugen einheitlich 32, in einer neuen, gewichtssparenden Ausstattung.
Zwei erwähnenswerte Sonderflüge, die mit Ju 90 gemacht wurden, fielen in dieser Zeit noch an. Am 12. August 1940 wurde auf der Strecke 7 Berlin-Kopenhagen-Oslo und zurück, die sonst mit DC-3 beflogen wurde, ausnahmsweise die Ju 90 V4 D-ADLH eingesetzt. Und am 6. September flog Flugkapt. Puhrmann mit der 0007 D-AFHG von Berlin-Stettin-Stockholm nach Helsinki, um am 9. d. M. über Stockholm nach Berlin zurückzukehren.
Das Ende des Jahres brachte dann der Lufthansa leider auch noch ihren bis dahin schwersten Unfall. Bei einem Flug auf der Strecke 17, Berlin-Prag-Wien, verunglückte am 8. November die Maschine 0010, D-AVMF „Brandenburg". Wohl infolge starker Vereisung war, wie die sofort eingesetzte Untersuchungskommission feststellte, vermutlich das außerhalb der Seitenflosse sitzende Höhenhilfsruder der in den Wolken fliegenden Ju 90 blockiert worden. Das Flugzeug verlor außerordentlich schnell an Höhe. Flugkapt. Hermann Stache, ein sehr erfahrener Flugzeugführer, der bereits weit über zwei Millionen Flugkilometer zurückgelegt hatte, versuchte nach dem Erreichen von Bodensicht während rund drei Minuten verzweifelt und mit allen Mitteln, die Ju 90 wieder in die Hand zu bekommen, ohne daß es ihm gelang. In der Nähe von Brauna bei Kamenz (Sachsen) schlug die Maschine auf dem Boden auf. Alle Insassen, 23 Fluggäste und sechs Besatzungsmitglieder, fanden dabei den Tod[154].
Sofort anschließend, zwischen dem 9. Dezember 1940 und dem 16. Februar 1941, wurden von der Firmenbesatzung Flugkapt. Pernthaler und Dipl.-Ing. Endres in München-Oberwiesenfeld mit der W.Nr.0005, D-AEDS, Vereisungsflüge durchgeführt[40,155]. Sie brachten zwar keine schlüssige Erklärung für den Hergang, gaben aber Anlaß zu verschiedenen kleinen Änderungen am Höhenleitwerk und am Ruderausgleich, welche die Gefahr von Eisansatz an als kritisch erkannten Stellen verringern sollten. Daneben wurden entsprechende Untersuchungen im Kältewindkanal bei der AVA in Göttingen mit dem gleichen Ziel durchgeführt, über die ein noch vorhandener Bericht Aufschluß gibt[156]. Außerdem wurden für alle Ju 90-Flugzeuge Flüge bei akuter Vereisungsgefahr untersagt.
In den Jahren 1940/41 erreichte der Einsatz der Ju 90 bei der Lufthansa seinen Höhepunkt. Nach insgesamt 351.196 zurückgelegten km im Jahr 1939 (Anteil an der Gesamtflugleistung 2,5%) wurden 1940 bereits 1.057.914 km mit Ju 90 geflogen und 1941 sogar 1.488.485 Flugkilometer. Das entsprach einem Anteil von 20,3 bzw. 21,3% an der Gesamtflugleistung der Lufthansaflotte. Diese Ergebnisse wurden nur noch von denen der Ju 52 übertroffen.
Auch der Betrieb auf der Spanienstrecke ging nicht ganz ohne Schäden ab. Das Flugzeug 0008 D-ATDC „Hessen" mit Flugkapt. Gymnich berührte beim Landeanflug in Barcelona am 30. April 1941 bei starkem und sehr böigem Wind einen Wall kurz vor der Landebahn, worauf nach dem Aufsetzen das rechte Fahrwerk brach. Bei der anschließenden Untersuchung zeigten sich auch am linken Federbeinträger Stauchungen. Die Maschine wurde dort repariert, fiel aber dadurch für einige Zeit aus. Erst am 24. Juli konnte sie den letzten Abschnitt der Strecke, von Barcelona nach Madrid, beenden.




Die Ju 90 V3 diente ab 20. September 1940 als Transportmittel der deutsch-französischen Waffenstillstandskommission (Wastiko). In der Mitte, mit dem Strohhut, der Leiter der französischen Delegation und, in weißer Kombination, Flugkapt. Cornelius Noell von der Versuchsstelle für Höhenflug (Rowehl).

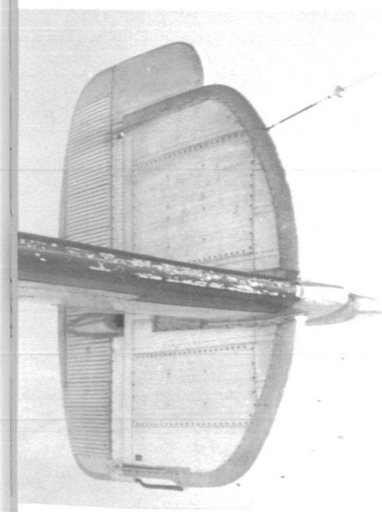


Die V3 1940 nach einem Flug für die Wastiko auf dem Flughafen Paris-Le Bourget. ▽



Während ihres Einsatzes auf der Spanienstrecke K22 ist die V3 im Sommer 1940 hier in Barcelona beim Rollen eingesunken und wird nun wieder flottgemacht. Bei einem Flugzeug wie der Ju 90 ruhen immerhin 8 t Last auf jedem Rad.





Eisansatz am Leitwerk der Ju 90, W.Nr.0005, D-AEDS, während eines Fluges zur Beobachtung der Vereisung im Januar 1941. Auf den Spalt zwischen der Höhenflosse und dem ganz außen sitzenden Höhenhilfsruder kam es an, wo die Ursache für den Absturz der W.Nr.0010, D-AVMF, vermutet wurde. ◁



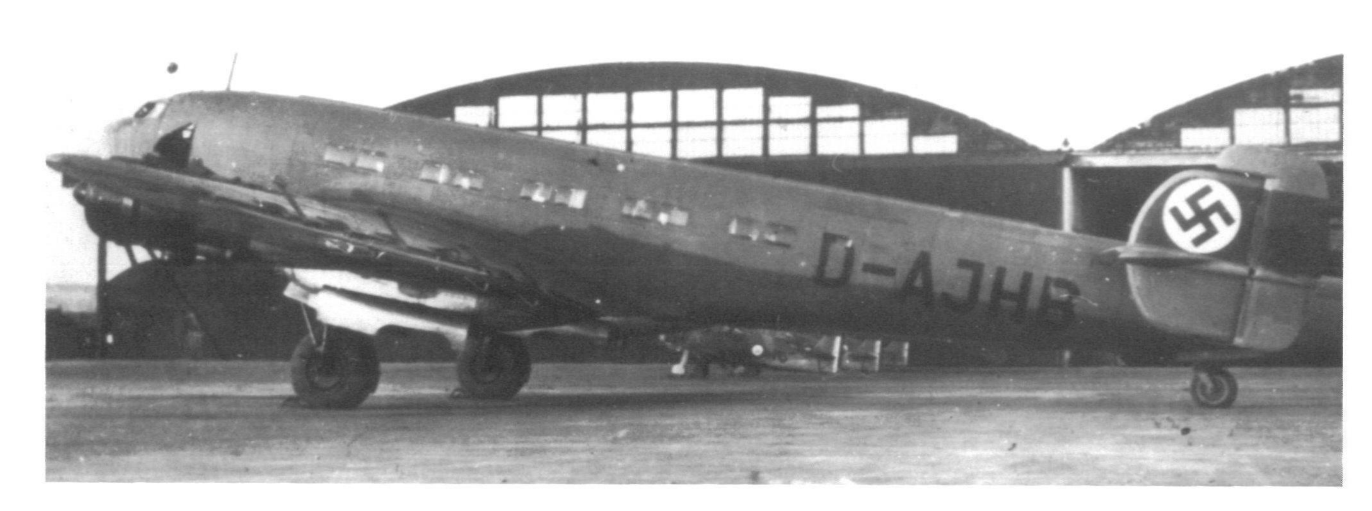
Eines der ganz seltenen Bilder der W.Nr.0010 „Brandenburg", aufgenommen am 26. August 1940 in Madrid. Wenige Monate später stürzte sie wegen Eisansatz ab. ▷

Zunehmend wurden die Ju 90 immer wieder für Sondereinsätze der Luftwaffe herangezogen, die im nächsten Kapitel noch ausführlich behandelt werden. Die Folge war für das Jahr 1942 ein Rückgang der Flugleistungen der Ju 90 im Lufthansabetrieb auf nur noch 435.909 km, entsprechend einem Prozentsatz von 6,6%. Planmäßig flogen Ju 90 nur noch auf der Strecke K 22. Dazu war Berlin-München 27 mal und Berlin-Oslo sowie Berlin-Helsinki je einmal bedient worden. Nach der Besetzung Südfrankreichs durch deutsche Truppen wurde die Strecke K 22 am 11. November 1942 zunächst eingestellt und erst wieder am 3. Dezember, jetzt aber beflogen mit DC-3, neu eröffnet.
Vom 16. November 1942 an wurden schließlich, eine einzige ausgenommen, alle übrigen noch vorhandenen Ju 90 endgültig

Von der W.Nr.0010, dem letzten Flugzeug der Kleinserie, gibt es kaum Aufnahmen, obwohl es als einzige Ju 90 ausschließlich bei der Lufthansa geflogen ist. ▷

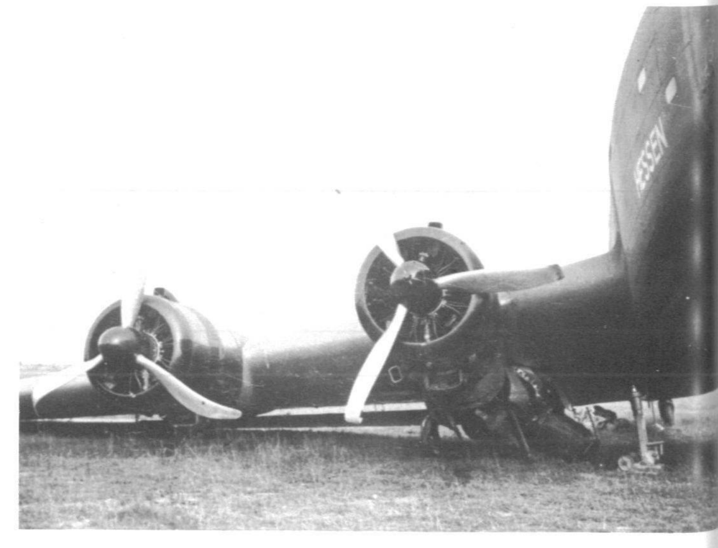


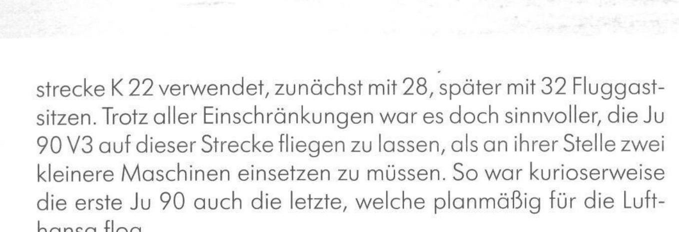
Mit ihrem ab 1941 bei den Ju 90 der DLH üblichen Anstrich (vermutlich RLM-Grau 02 mit silbernen Unterseiten) ist die W.Nr.0009 auf der Spanienstrecke K22 planmäßig in Marseille-Marignane gelandet. Vor der Halle französische Jäger Bloch 152. ▽



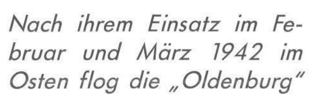
von der Luftwaffe beansprucht. Diese eine Ausnahme bildete die Ju 90 V3 D-AURE „Bayern". Sie war zunächst am 10. Juli 1940 von der 4./KGr.z.b.V.107 an die DLH zurückgegeben worden und anschließend vom 13. Juli bis zum 21. August mit Flugkapt. Witte auf der Spanienstrecke geflogen. Nach einem in Staaken in der Zeit vom 6. bis zum 19. September erfolgten Umbau war das Flugzeug — mit Flugkapt. Theo Krist — vom 20. September an im DLH-Sonderdienst als Transportmittel für die Deutsch-Französische Waffenstillstandskommission, kurz „Wastiko" genannt, eingesetzt. Als sich nach der Besetzung auch des bisher noch freien Teils von Frankreich die Aufgabe dieser Kommission erledigt hatte, kam das Flugzeug — möglicherweise nach einem kurzen Zwischeneinsatz bei der Luftverkehrs-Gruppe — doch wieder zur DLH zurück und wurde ab April 1943 auf der Spanien-

Während des Einsatzes der W.Nr.0008 auf der Spanienstrecke erlitt das Flugzeug bei einer Landung am 30. April 1941 in Barcelona einen Bruch des rechten Fahrwerks. Die Reparatur am Ort dauerte bis zum 24. Juli.





strecke K 22 verwendet, zunächst mit 28, später mit 32 Fluggastsitzen. Trotz aller Einschränkungen war es doch sinnvoller, die Ju 90 V3 auf dieser Strecke fliegen zu lassen, als an ihrer Stelle zwei kleinere Maschinen einsetzen zu müssen. So war kurioserweise die erste Ju 90 auch die letzte, welche planmäßig für die Lufthansa flog.
Ihr Ende kam am 9. August 1944. Bei einer Zwischenlandung auf dem Flug nach Spanien wurde das Flugzeug in Stuttgart bei einem Tiefangriff von amerikanischen Jagdbombern in Brand geschossen und vernichtet. Passagiere und Besatzung befanden sich zu diesem Zeitpunkt glücklicherweise außerhalb der Maschine und kamen so nicht zu Schaden[157].
Aber der zivile Einsatz von viermotorigen Junkers-Flugzeugen bei der Lufthansa war mit dem Verlust der Ju 90 V3 noch nicht zu Ende.

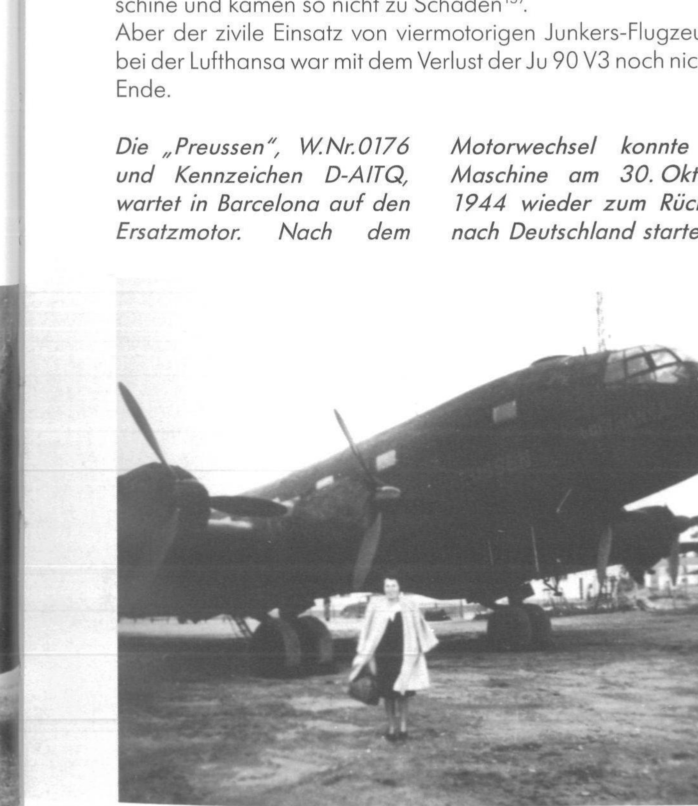


Nach ihrem Einsatz im Februar und März 1942 im Osten flog die „Oldenburg" ab 1. April wieder auf der Spanienstrecke, hier nach der Landung in Barcelona.



Barcelona, 26. Oktober 1944. Die D-AITR „Bayern" mit Flugkapitän Sluzalek hat einen Ersatzmotor für die dort stehende „Preussen" gebracht. Auf dem linken Flügel die Antenne des Rückwärtswarngeräts FuG 217. △

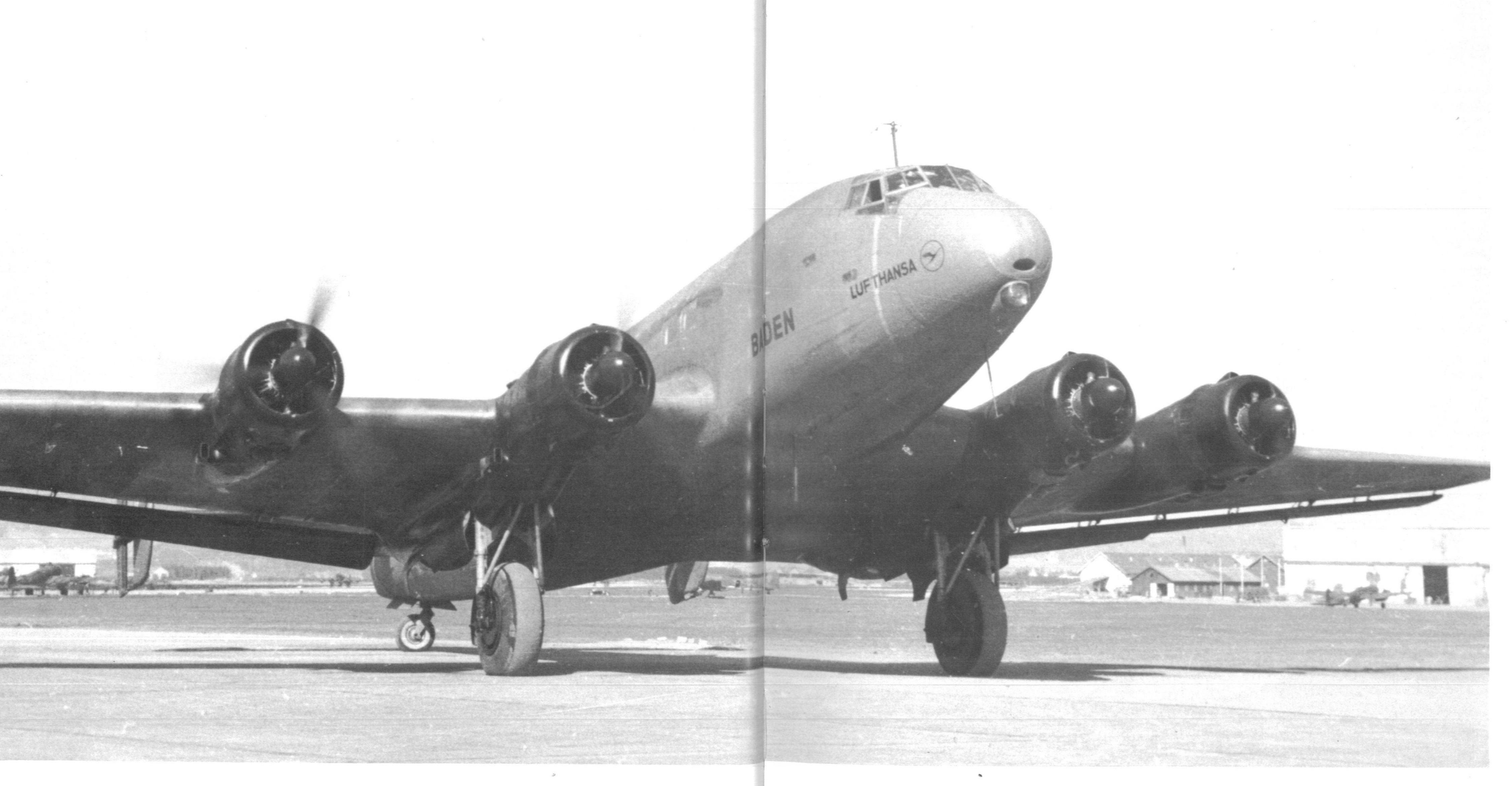
Die „Preussen", W.Nr.0176 und Kennzeichen D-AITQ, wartet in Barcelona auf den Ersatzmotor. Nach dem Motorwechsel konnte die Maschine am 30. Oktober 1944 wieder zum Rückflug nach Deutschland starten. ▽



Es ist seltsamerweise lange Zeit unbekannt geblieben, daß auch die Weiterentwicklung der Ju 90, die Ju 290, bei der Lufthansa noch Verwendung gefunden hat[158]. Schließlich war die DLH an der Entstehung dieses Musters nicht unbeteiligt gewesen, wie in den früheren Kapiteln dargelegt worden ist. Die letzten Bemühungen um die damals noch vorgesehene Entwicklung einer Zivilversion hatten sich bekanntlich im Herbst 1942 als vergeblich erwiesen.
Die alliierten Landungen in Südfrankreich im August 1944 hatten die Verhältnisse auf der Spanienstrecke völlig verändert. Der deutsche Luftattaché in Madrid hatte in kluger Voraussicht schon einen Monat zuvor für den Fall der Unterbrechung dieser wichtigen Verbindung vorgeschlagen, sie dann mit schnelleren Flugzeugen wie Ju 188 oder Me 410 aufrechtzuerhalten. Dafür machten sich ebenso andere Stellen stark, wobei zum erstenmal auch ein Hinweis auf die Möglichkeit der Verwendung von Ju 290 auftauchte.
Am 20. August mußte die Strecke K 22 auf Weisung des Luftwaffenführungsstabes eingestellt werden. Eine Anfrage des

Amtes LB/LV im RLM an diese Stelle, ob ein unregelmäßiger Kurierdienst bei Nacht unter Beachtung der Luftlage und unter Ausnützung von Schlechtwetter sowie auf sich ständig ändernden Flugwegen, eventuell auch über München-Mailand, gestattet werden könne, stieß zunächst auf Ablehnung. Auch darin war u.a. der Einsatz unbewaffneter Ju 290 angesprochen worden. Schließlich wurde einem unregelmäßigen Dienst bei Nacht bzw. am Tage bei Schlechtwetter zugestimmt, jedoch nur bei Benutzung *vorhandener* Flugzeuge.
Mehrfach wiederholte Anträge der Lufthansa beim RLM, für die Strecke K 22 Flugzeuge des Musters Ju 290 freigestellt zu bekommen, waren immer wieder abgelehnt worden, was angesichts der von allen Seiten vorgebrachten Wünsche nach Maschinen dieser Art und bei der niedrigen Fertigungsrate durchaus erklärbar war. Erst nach dem endgültigen Verlust der Zwischenlandeplätze Lyon und Marseille und nach der Rückverlegung der FAGr. 5 von Mont de Marsan nach Neubiberg als Folge der alliierten Landungen änderte sich die Einstellung der Luftwaffenführung. Der Verlust der Fw 200 D-2 D-AMHL „Pommern" (W.Nr.0021) mit Flugkapt. Helmut Liman in der Nacht vom 27. auf den 28. September 1944 über Südfrankreich hat die Berechtigung dieses Meinungsumschwungs nur noch unterstrichen.
Nachdem der Generalstab am 25. September sich entschlossen hatte, der Lufthansa auf ihren letzten Antrag hin drei Flugzeuge des Musters Ju 290 A-5 für den Einsatz auf der Strecke K 22 zur Verfügung zu stellen, konnte Flugkapt. Wiskandt bereits zwei Tage später in Finsterwalde mit der von der FAGr. 5 stammenden 9V+GH (W.Nr.0176)[162,163] die erste von drei Ju 290 (W.Nr.0174 und 0178 waren die anderen beiden) sowie drei Ju 88 für die Lufthansa übernehmen. Das Flugzeug wurde, ebenso wie anschließend die weiteren, nach Tempelhof zur DLH-Werft überführt, von den Fachleuten der Technischen Entwicklung überprüft und nach einer von Dipl.-Ing. Gerhard Höltje ausgearbeiteten Umbauanweisung sofort für den kombinierten Personen- und Frachtverkehr hergerichtet.

Die W.Nr.0003 im Sommer 1942 in Drontheim-Vaernes im Einsatz bei der Luftverkehrsstaffel Tempelhof. Neben dem zivilen Kennzeichen D-ADFJ sind auch Name und Lufthansaemblem beibehalten worden.



Die ganze militärische Ausrüstung, die Waffenstände und Munitionskästen, sowie ein Teil der Zusatzbehälter im Rumpf wurden ausgebaut. Lediglich der Heckstand blieb, aber ohne Waffe. Eingebaut wurden vier Reihen mit je drei Ju 52-Kippsesseln zwischen den Spanten 5 und 8. Daran schloß sich ein Toiletten- und Gepäckraum an, gefolgt von drei Frachträumen. Die Fenster an den Rumpfseiten wurden aus Verdunklungsgründen abgedeckt, da verständlicherweise nur nachts geflogen werden konnte. Für alle Insassen wurden Sauerstoffgeräte eingebaut und Vorkehrungen für die Mitnahme von Sitzfallschirmen für die Besatzung bzw. von Brustfallschirmen für die Fluggäste getroffen. Dazu wurden die weiblichen Fluggäste aufgefordert, entweder in Hosen zu erscheinen oder vor dem Einstieg eine bereitgestellte Kombination überzuziehen. Das Gurtzeug sollte dann während des Fluges getragen werden. Die Schirme selbst waren an der Kabinenwand aufgehängt, um erst im Bedarfsfall am Gurtzeug eingehakt zu werden. Auch Schwimmwesten und zwei große Schlauchboote wurden mitgeführt. Diese ganze Ausrüstung war sicher ein einmaliger Vorgang in der Geschichte des deutschen Luftverkehrs.

Da der Kabinenbereich aus Zeitgründen ohne Innenverkleidung blieb, wurde besondere Sorgfalt auf das Abdichten der vielen kleinen Undichtigkeiten in der Außenhaut, wie Nietlöcher, Durchbrüche, Blechstöße usw. aufgewandt. Der Fußboden in den Frachträumen und die Sitzreihenzwischenräume waren mit Sperrholz ausgelegt.

Bei der Funkausrüstung wurden die Funkgeräte FuG 16 Z und FuG 200 ausgebaut und das PeilG 6 mit Peilautomat APZ 6 gegen ein PeilG Va ausgetauscht, das zur Standardausrüstung der anderen DLH-Flugzeuge gehörte. Das Rückwärtswarngerät FuG 217R „Neptun II" wurde jedoch beibehalten.

Der Außenanstrich der Flugzeuge wurde nicht wesentlich verändert, sondern lediglich ausgebessert und die militärischen Hoheitsabzeichen durch zivile Kennzeichen ersetzt (siehe Bilder). Darüber wurde aber mit Lappen ein Gemisch aus Ruß und Öl aufgetragen, so daß sich Beschriftung und Hoheitszeichen kaum noch abhoben.

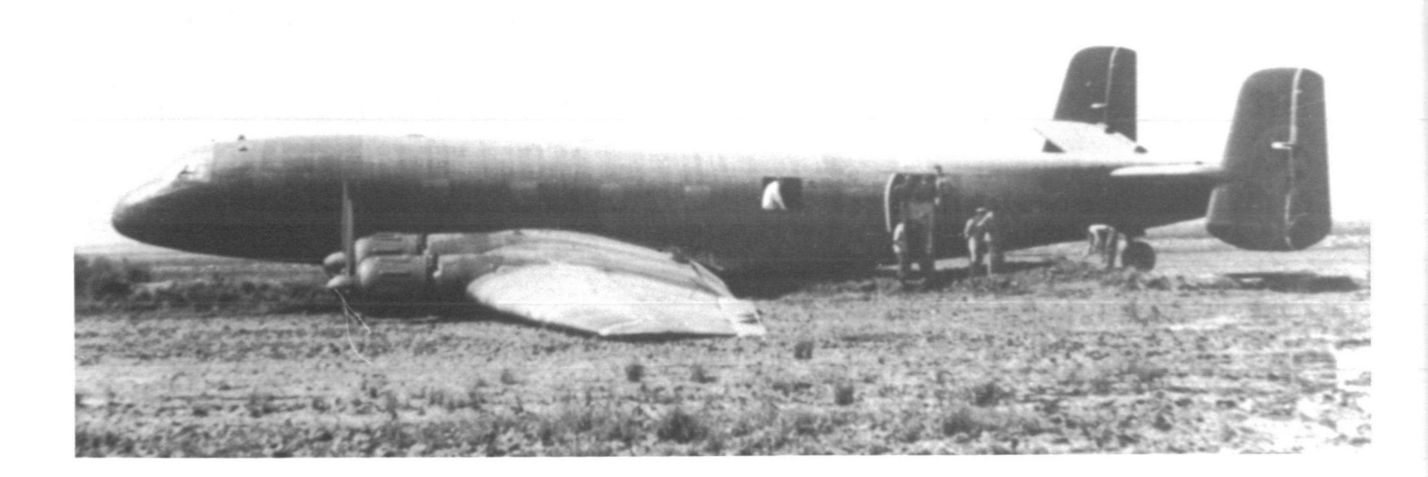
Sämtliche Arbeiten waren von der Werft in Tempelhof in größter Eile erledigt worden. So konnte bereits in der zweiten Oktoberwoche 1944 Flugkapt. Wiskandt die umgebaute W.Nr.0176 übernehmen, jetzt versehen mit der zivilen Zulassung als D-AITQ und dem an Ju 90/290-Flugzeugen nun zum dritten Mal verwendeten Namen „Preußen" (berücksichtigt man auch die davor geflogenen Muster, so war es sogar schon die fünfte Verwendung dieses Namens!), und zunächst am 12. Oktober 1944 zur Leergewichts- und Schwerpunktermittlung nach Dessau fliegen. Drei Tage später ging es zum ersten Einsatz auf der Strecke K 22. Gegen 15.40 Uhr in Berlin gestartet, landete Wiskandt zum Auftanken in Stuttgart. Beim Weiterflug, in der Gegend von Lyon, wurde das Flugzeug von einem feindlichen Nachtjäger beschossen, wodurch der Motor 1 ausfiel. Mit den drei verbleibenden Motoren erreichte die Maschine Barcelona ungefährdet um 23 Uhr 37.

Der dort reparierte Motor fiel aber bald nach dem Start des Flugzeugs zum Rückflug mit 13 Fluggästen und fast 4 t Ladung am 22. Oktober um 2 Uhr 12 erneut aus, was den Flugzeugführer zur Rückkehr nach Barcelona veranlaßte, wo er um 3 Uhr 30 wieder landete.

Die Maschine D-AITR „Bayern" (W.Nr.0178) mit Flugkapt. Sluzalek brachte am 26. d. M. einen Ersatzmotor mit, nach dessen Einbau die D-AITQ am 30. um 2 Uhr 25 zum störungsfreien Heimflug starten konnte. Den ausgebauten, beschädigten Motor nahm schließlich am 10. November das Flugzeug D-AITP „Sachsen" (W.Nr.0174) mit Flugkapt. Künstle auf dem Rückflug von seinem ersten Einsatz (5. November) nach Deutschland mit zurück. Der Transport eines Motors verringerte jedesmal die sonst mögliche Zuladung um fast die Hälfte. Es darf dabei auch nicht vergessen werden, daß wegen der allgemeinen Kraftstoffknappheit in Spanien die Flugzeuge ihren Treibstoff für den Rückflug selbst mitbringen mußten. Den Anschlußverkehr nach Madrid und Lissabon besorgte übrigens eine in Spanien stationierte DC-3 (D-ARPF), welche abwechselnd auch von den Ju 290-Besatzungen geflogen wurde.

Am 20. November ersuchte der Chef des Reichssicherheitshauptamtes ohne Wissen der DLH den Generalstab um Zuweisung weiterer Ju 290 für die Spanienstrecke, was aber abgelehnt wurde. Stattdessen erhielt die Gesellschaft eine vierte Fw 200. Nicht viel später bemühte sich auch das Reichswirtschaftsministerium auf Drängen der Kriegsmarine erfolglos um die Freigabe weiterer Ju 290 zur Beförderung von Frachtgut auf dieser Strecke.

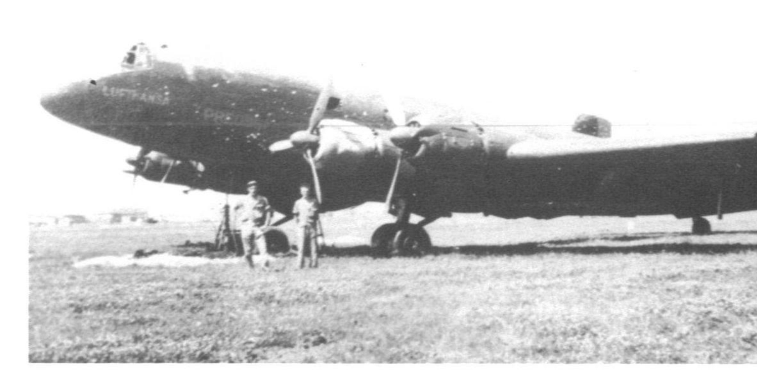
Während des Monats November flogen die Ju 290 auf der Strecke K 22 je acht Mal in beiden Richtungen, wobei nach



Die „Bayern", W.Nr.0178, Kennzeichen D-AITR, nach dem Fahrwerksbruch am 6. April 1945 in Barcelona.



Wegen des Überstreichens des ganzen Flugzeugs mit Öl-Ruß-Gemisch sind alle Aufschriften und Hoheitszeichen nur schwach zu erkennen.



Die nach dem Beschuß durch Tiefflieger am 7. April 1945 in München-Riem flugunfähig stehen gebliebene „Preussen" wird hier von US-Soldaten betrachtet. Zum Spritzen des Ende Oktober 1944 noch in Barcelona gewechselten Motors Nr. 2 scheint nie Gelegenheit gewesen zu sein. ▷

Spanien 38 Passagiere und 25,8 t Fracht gebracht und in der Gegenrichtung 142 Fluggäste sowie 45,8 t Fracht befördert wurden. Die größte Ladung bei einem Flug (Flugkapt. Künstle) betrug am 24. November 20 Passagiere und 4 950 kg Fracht. Bei einem der frühen Flüge sollen nach der Erinnerung eines ehemaligen Besatzungsmitglieds sogar zwischen 30 und 40 Wehrmachtshelferinnen nach Hause gebracht worden sein, die bei der schnellen Besetzung Südfrankreichs durch die Amerikaner dort abgeschnitten worden wären und sich über die Pyrenäen nach Spanien hätten retten müssen. Eine Bestätigung dafür geht aber aus keiner Passagierliste oder keinem Flugbericht hervor.

Die „Sachsen" hatte als erstes Flugzeug Sitze für 20 Passagiere erhalten, auf welche Kapazität auch die anderen beiden Ju 290 noch im selben Monat geändert wurden.

Dieser Maschine war nur ein verhältnismäßig kurzes Dasein bei der Lufthansa beschieden. Nach nur vier Hin- und Rückflügen wurde sie beim fünften Hinflug, von Berlin kommend, am 27. Dezember bei der Zwischenlandung in München-Riem schwer beschädigt. Flugkapt. Heinrich Schneehage hatte sich bei diesigem Wetter und schneebedecktem Boden in der Höhe verschätzt, so daß das Flugzeug bei geringer Fahrt durchsackte und hart auf dem Boden aufsetzte, wobei das Fahrwerk brach und die Zelle beschädigt wurde. Das Flugzeug fiel damit erst einmal für längere Zeit aus. Glücklicherweise wurde bei dieser Landung niemand verletzt.

Als voraussichtliche Reparaturzeit wurden bei der Untersuchung des Schadens etwa zwei bis drei Monate geschätzt. Zwar setzte die Lufthansa alles daran, das Flugzeug noch zu reparieren, flugbereit wurde es aber bis Kriegsende nicht mehr.

Für die Passagiere des Fluges sollten allerdings die Aufregungen noch nicht zu Ende sein. In der darauffolgenden Nacht flogen sie mit der D-AITQ weiter nach Barcelona. Wie der Flugzeugführer später berichtete, wäre er in 5 500 m Höhe entlang der Schweizer Grenze und dann mit Kurs auf das Rhône-Delta geflogen. Zunächst, bis zum Erreichen des Mittelmeeres, hatte es den Anschein, als würde es ein Routineflug ohne besondere Vorkommnisse werden. Doch plötzlich, als die Besatzung sich bereits auf den Landeanflug in Barcelona vorbereitete, schlugen Geschosse in die „Preußen" ein. Ein alliierter Nachtjäger hatte die Maschine wohl aufgespürt und verfolgt. Wiskandt gelang es dann doch noch, durch Eintauchen in eine Wolkenschicht, sich dem Angreifer zu entziehen. Nach einem weiten Bogen aufs Meer hinaus landete er in Barcelona. Dort hatten die Mechaniker dann wieder volle zwei Wochen zu tun, um die Schäden zu beseitigen, welche dieser Angriff verursacht hatte.

Der damalige Verkehrsleiter der DLH, Hans M. Bongers, der bei diesem Flug an Bord war, um anschließend die DLH-Einrichtungen in Spanien und Portugal zu inspizieren, ließ daraufhin Flüge bei Mondschein und klarem Himmel auf dieser Strecke untersagen. Außerdem wurde die Betriebsklarheit des Rückwärtswarngeräts FuG 217R zur Bedingung gemacht.

Dieses Gerät trug am 10. März 1945 dazu bei, daß die Besatzung der D-AITQ auf dem Rückweg von Barcelona rechtzeitig einen Verfolger erkennen und ihn zu einem für ihn selbst verhängnisvollen Fehler verleiten konnte. In etwa 400 m über Seehöhe fliegend, kurz vor Erreichen der italienischen Küste bei Rapallo, zeigte sich auf dem Bildschirm ein Zacken, der zunächst kleiner wurde, dann aber sich schnell vergrößerte. Der Jäger hatte wohl gewendet und versuchte nun, von hinten an die Ju 290 heranzukommen. Flugkapt. Wiskandt ging langsam tiefer. Der Flugmaschinist Franz Preuschoff, der in den Heckstand gegangen war, versuchte vergeblich, in der völligen Dunkelheit

Die Überreste der letzten „Preussen" (W.Nr.0176) bei Kriegsende auf dem großen Schrottplatz in München-Riem. Die Aufschriften sind noch gut zu lesen.

irgendetwas zu erkennen. Plötzlich aber wurde er und die Besatzung durch einen von etwas weiter unten kommenden Feuerschein geblendet. Eine Explosion, wirbelnde Flugzeugtrümmer und dann ein sich auf der Wasseroberfläche ausbreitendes Feuer. Durch die Eigenverständigungsanlage kam von vorn der erschreckte Ruf: „Brennen wir?" „Wir nicht, der andere!" war Preuschoffs Antwort. Der Zacken auf dem Bildschirm aber war verschwunden. Am nächsten Morgen von Rapallo aus beobachtete Suchanstrengungen gegnerischer Flugzeuge im fraglichen Seegebiet sprechen dafür, daß hier etwas Einmaliges eingetreten ist, indem ein unbewaffnetes Verkehrsflugzeug einen Luftsieg über einen schwer bewaffneten Gegener errungen hat.

Ungeachtet solcher Gefahren, die sich mit der Zuspitzung der militärischen Lage in Deutschland noch erhöhten, flogen die Lufthansa-Besatzungen weiter mit ihren noch verbliebenen zwei Ju 290 nach Spanien. Doch nicht mehr lange, denn am 6. April 1945 rollte Flugkapt. Sluzalek mit der D-AITR „Bayern" in Barcelona bei einer Nebellandung in ein Reisfeld, wobei das linke Fahrwerk brach. Es war dann dieses Flugzeug, das nach erfolgter Reparatur von Spanien übernommen wurde und das noch geraume Zeit nach dem Krieg seinen Dienst bei der spanischen Luftwaffe tat.

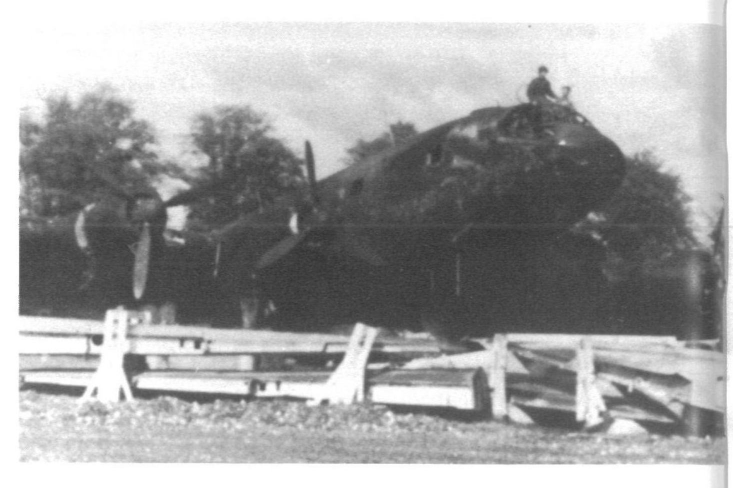
Die letzte der Ju 290, die D-AITQ „Preußen", sollte unter Flugkapt. von Goessel am nächsten Tag, dem 7. April, nach Spanien fliegen. Doch auch hier war München-Riem die vorläufige Endstation. Bei der Zwischenlandung auf dem dortigen Platz geriet das Flugzeug in einen amerikanischen Tiefangriff, bei dem es so stark beschädigt wurde, daß an einen Weiterbetrieb nicht mehr gedacht werden konnte. Es wurde noch versucht, auch dieses Flugzeug an Ort und Stelle zu reparieren, was aber offensichtlich nicht mehr gelang. Daß es bei Kriegsende dort noch im Freien stand, zeigt ein von alliierten Soldaten etwa Mitte Mai 1945 aufgenommenes Bild, auf dem zu erkennen ist, daß der Rumpf Dutzende von Einschüssen aufweist.

Insgesamt sieht die Bilanz des Verkehrs mit Ju 290 nach Spanien so aus:

D-AITP (0174)	4 Hin- und Rückflüge, beim 5. Hinflug Bruch (München, 27. November 1944)
D-AITQ (0176)	15 Hin- und Rückflüge, beim 16. Hinflug beschädigt durch Tiefflieger (München, 7. April 1945)
D-AITR (0178)	14 Hin- und Rückflüge, beim 15. Hinflug Bruch (Barcelona, 6. April 1945)

Von den daran beteiligten Flugzeugführern flogen die Strecke (hin oder zurück) die Flugkapitäne:

August Künstle	18 mal
Hans von Goessel	14 mal (+ 1 am 7. April 1945)
Hugo Wiskandt	13 mal (+ 1 als 2. FF)
Paul Sluzalek	11 mal
Albert Gerstenkorn	5 mal
Heinrich Schneehage	4 mal (+ 1 am 27. Dezember 1944)
Otto Stötzer	1 mal
Theo Krist	1 mal (+ 1 als 2. FF)
Otto Puhrmann	(4 mal als 2. FF)



Nach dem Krieg wurde die D-AITQ von Kindern zum Spielen benutzt. Was wäre man heute froh, wenn wenigstens diese Motoren und Luftschrauben hätten vor der Verschrottung bewahrt werden können. △▽



Nach knapp einem halben Jahr Betrieb und 67, trotz größter Schwierigkeiten erfolgreich durchgeführten Streckenflügen, fand so der zivile Einsatz der Ju 290, gleichzeitig aber auch der der großen Junkersflugzeuge unter deutscher Flagge insgesamt, sein bedauerliches Ende.



Die Luftwaffe greift zu

Wie bereits zu Anfang des vorhergehenden Kapitels erwähnt, war bei Kriegsbeginn unter Führung des Freiherrn von Gablenz in Tempelhof das aus drei Gruppen mit je drei Staffeln und der Sonderstaffel mit den Großflugzeugen bestehende Kampfgeschwader z.b.V. 172 zusammengestellt worden. Zu beachten ist, daß die Gliederung dieses Geschwaders von der bei den anderen Transportverbänden üblichen (vier Gruppen mit je vier Staffeln)[164] völlig abwich.

Während die Ju 52 der Lufthansa über Nacht Tarnanstrich und Bewaffnung erhielten (man erinnere sich an das im Kapitel „Die erste der Reihe — die Ju 89" über die Ziele des Heereswaffenamtes Gesagte!), blieb das zivile Aussehen der Großflugzeuge zunächst weitgehend erhalten. Lediglich die Balkenkreuze neben den weiterhin geführten zivilen Kennzeichen gaben einen Hinweis auf die neue Verwendung (siehe Bilder).

Während des Polenfeldzugs gab es nur wenige Einsätze, wobei hauptsächlich Flugblätter befördert wurden. Die Flugzeuge der Sonderstaffel wurden lediglich am 9. September zur Verlegung des Luftflotten-Kommandos 1 von Stargard in Pommern nach Königsberg in Ostpreußen herangezogen.

Anfangs waren von der DLH nur drei Ju 90 (W.Nr.0001, 0003 und 0006) an die Sonderstaffel (10./KG.z.b.V.172, am 9. September in 4./KG.z.b.V.172 umbenannt) abgegeben worden, zu denen noch eine reichseigene Maschine (V3) kam. Die D-AEDS (0005) war noch bis zum 29. September zu Versuchsflügen in Dessau, während die D-ABDG (0001) zumindest in der Zeit zwischen dem 30. September und dem 3. Oktober im Werk war. Die D-ADFJ (0003) folgte vom 3. bis zum 11. Oktober. Da inzwischen Polen aber kapituliert hatte, konnten die Flugzeuge in den Werften überholt oder für Besatzungsschulung verwendet werden. Erst allmählich wurden sie, nachdem das Geschwader praktisch wieder aufgelöst worden war, sehr zögernd in den Streckendienst der Lufthansa zurückgeschickt. Bis zum Jahresende flog erst wieder eine einzige Ju 90 unter deren Flagge, die W.Nr.0006, D-ASND.

Am 24. Oktober gab die DLH auf Anforderung des RLM ein Angebot ab auf „Umbau der Flugzeuge W.Nr.4915 (V3), 0001 und 0003 zu Transportern", das dann mit einem Vorbescheid von LC 2 vom 14. Februar angenommen wurde, wohl schon im Hinblick auf den bereits behandelten „Frachtsonderdienst Wien".

Während der ersten Monate des Jahres 1940, die sich durch besonders strenge Kälte auszeichneten, begannen die Vorbereitungen für die „Weserübung", die Besetzung von Dänemark



Während zu Kriegsbeginn bei der W.Nr.0001 (vorne) lediglich Name und DLH-Emblem entfernt worden sind, wurden bei der W.Nr.0003 (dahinter) zur Kennzeichnung als Militärflugzeuge Balkenkreuze in das Zivilkennzeichen gemalt. Einer der ersten Kriegseinsätze der Ju 90, hier die W.Nr.0001, D-ABDG, am 12. September 1939 in Elbing.

und Norwegen. Auch die Großflugzeuge der Luftwaffe sollten hierbei eingesetzt werden, aber nicht mehr als 4./KG.z.b.V.172, sondern nun als 4. Staffel der neugebildeten Kampfgruppe z.b.V. (KGr.z.b.V.) 107.

Freiherr von Gablenz, nach dem Ende des Polenfeldzugs zunächst zum Kommandeur der Blindflugschulen ernannt, hatte jetzt eine noch größere Verantwortung übertragen bekommen. Nunmehr OberstLt. d.R., war er als „Lufttransportchef Land" Vorgesetzter aller für Transporte nach Dänemark und Norwegen eingesetzten, bereits bestehenden oder dafür neu aufgestellten Lufttransportverbände, bei denen sich natürlich auch viele von der Lufthansa stammende Flugzeuge mit ihren Besatzungen befanden. Auch sein Stab, der sein Quartier im Hotel „Esplanade" in Hamburg aufschlug, bestand überwiegend aus DLH-Angehörigen, die jetzt Luftwaffenuniform trugen.

Fünf Ju 90 sollten neben zwei Fw 200 (GF+GF und F8+HH) und der G 38 (GF+GG) den Bestand der 4./KGr.z.b.V.107 bilden, wofür sie nun militärische Stammkennzeichen erhielten. Ursprünglich waren dafür neben der V3 (GF+GD) und der V4 (D-ADLH) noch die Flugzeuge der Kleinserie 0001 (GF+GB), 0003 (GF+GA) und 0005 (GF+GE) vorgesehen. Da aber die zuletzt genannten nach und nach für den „Frachtsonderdienst Wien" abgezogen wurden, traten an ihre Stelle die beiden Süd-

Zwei Bilder aus einer ganzen Reihe, die im Oktober 1939 entstanden sind und den Betrieb in Rangsdorf zeigen. Sowohl die D-ABDG im Vordergrund als auch die D-ASND, (W.Nr.0006) hinten, tragen neben ihren Zivilkennzeichen Balkenkreuze auf Rumpf und Flächen. Während aber beim vorderen Flugzeug die Lufthansa-Aufschriften entfernt sind, hat sie die hintere Maschine noch. Zu beachten ist die von der Serie abweichende Fensteranordnung der D-ABDG (W.Nr.0001). ▷

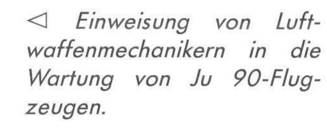




Die noch funkelnagelneue W.Nr.0006 wird gelegentlich auch zum Transport von Soldaten eingesetzt (Herbst 1939). ▽







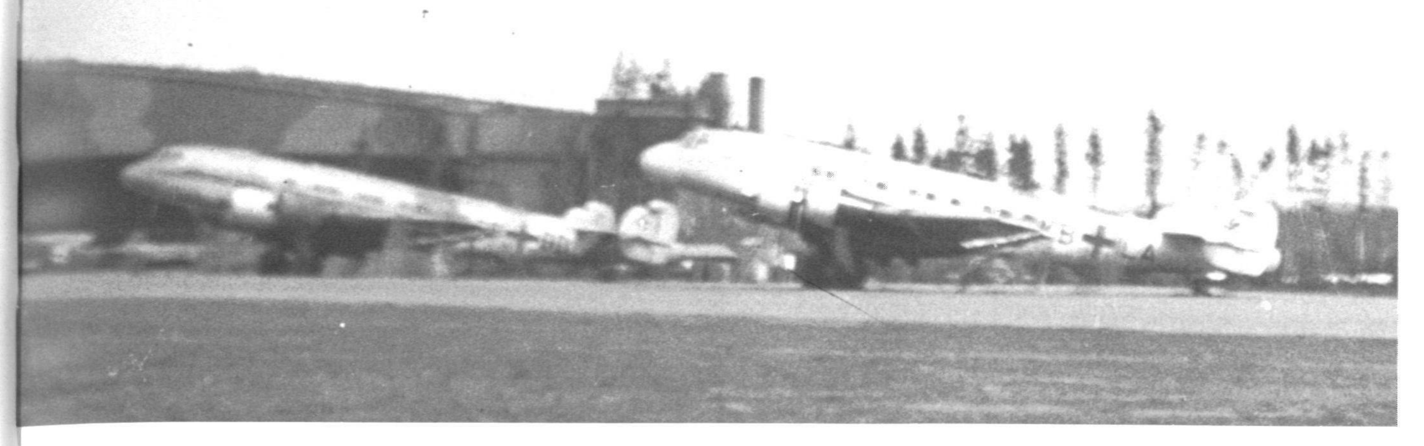
◁ *Einweisung von Luftwaffenmechanikern in die Wartung von Ju 90-Flugzeugen.*

Trotz Lufthansa-Bemalung trug das Flugzeug ab September 1939 am Rumpf auch Balkenkreuze.



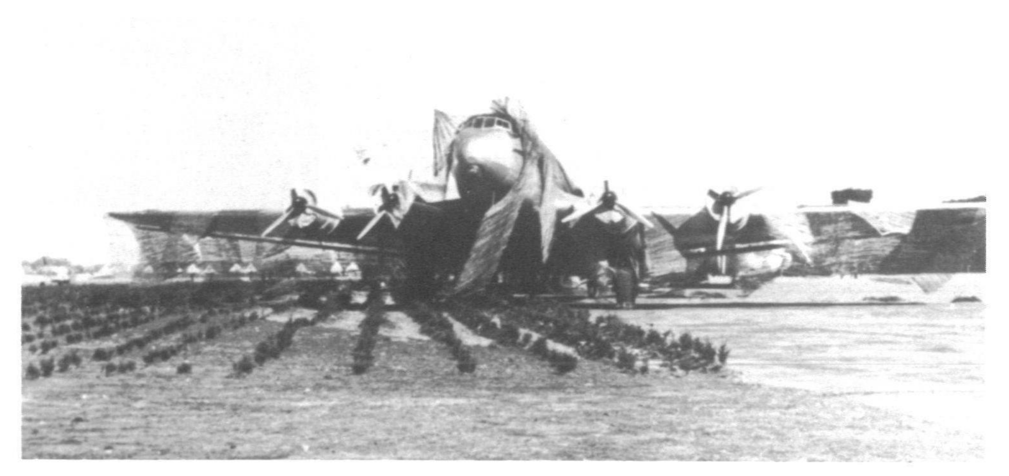
afrika-Maschinen 0002 und 0004, die in der Zwischenzeit bei der Flugbereitschaft des Generalluftzeugmeisters (GL) in Adlershof geflogen worden waren. Die 0002, die noch bis zum 9. Februar bei Flügen in Dessau das zivile Kennzeichen D-APZR getragen hatte[40], war dort auf das Stammkennzeichen KB+LA umgetauft worden. Die 0004, die möglicherweise ebenfalls zuerst noch mit einem leider bisher nicht ermittelten Zivilkennzeichen geflogen ist, hatte dann aber zur gleichen Zeit KB+LB zugeteilt bekommen. Zur Staffel, die unter Führung des Flugkapitäns und jetzigen Hptm. d. R. Hans Josef Reichel stand, stießen schließlich ab Mitte April noch einige weitere Fw 200 aus dem Bestand der Luftwaffe und der DLH[165].

Die bislang unbewaffneten Ju 90 erhielten in aller Eile in Sagan-Küppers je zwei Fensterlafetten mit MG 15 eingebaut. Zusätzlich



Bereitstellung der Ju 90 KB+LA (vorne) und GF+GD (V3, dahinter) für „Weserübung", Anfang April 1940 in Hamburg-Fuhlsbüttel. △

Anscheinend befürchtete man wegen der Zusammenziehung so vieler großer Flugzeuge in Hamburg-Fuhlsbüttel eine frühzeitige Entdeckung der Absichten durch Luftaufklärung des Gegners. Dagegen wurden die Flugzeuge auf nicht übermäßig wirksame Weise „getarnt". ▷



Warten auf den Einsatzbefehl. Die GF+GA in Bereitstellung auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Die Lufthansaaufschriften sind auch hier entfernt. ◁

Die W.Nr.0003, vorher „Baden", während des Norwegeneinsatzes im April 1940. Anscheinend war das Flugzeug, in dem der Fotograf saß, erheblich langsamer als die Ju 90, so daß diese mit einem hohen Anstellwinkel fliegen mußte, um etwa die gleiche Geschwindigkeit halten zu können. ◁▽

Die W.Nr.0002 in Bereitstellung für die „Weserübung", Anfang April 1940 in Hamburg-Fuhlsbüttel. Die für die Südafrikaflugzeuge charakteristische Fensteranordnung ist erkennbar. ◁▽▽



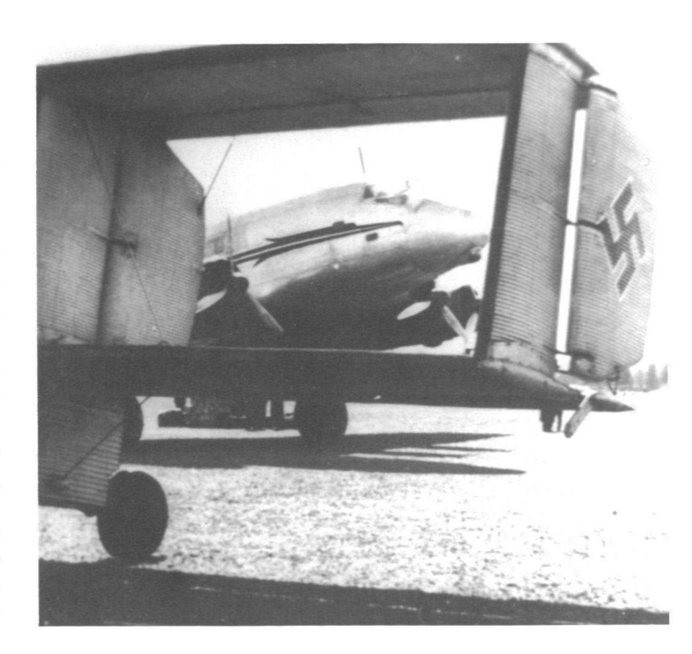


wurden den Besatzungen noch je zwei Maschinenpistolen mitgegeben, in der Hoffnung, sie würden sich damit durch Schießen aus den Seitenfenstern etwaiger feindlicher Jagdangriffe erwehren können. Die dann später an einigen der Ju 90 zu findenden Heckdrehtürme wurden aber hier noch nicht eingebaut, sondern frühestens im Januar 1943.

Am 7. April 1940 verlegte die 4./KGr.z.b.V.107 von Tempelhof nach Hamburg-Fuhlsbüttel, das ihr Einsatzhafen für die Dauer der „Weserübung" sein sollte.

Der Beginn des Unternehmens war auf den 9. April, 5.30 Uhr festgelegt worden. Doch schon zwei Stunden früher startete, stark überladen und bei kräftigem Seitenwind, eine der beiden Südafrika-Maschinen in Hamburg. Diese Maschine, vermutlich die W.Nr.0002, und ihre Besatzung konnten somit für sich beanspruchen, als erstes Flugzeug gegen Norwegen eingesetzt worden zu sein. Flugzeugführer war der 1938 durch seinen New-York-Flug mit der Fw 200 D-ACON bekanntgewordene DLH-Flugkapt. und jetzige Oblt. Alfred Henke. Er hatte mit seiner Besatzung den Auftrag, festzustellen, ob die mit Zerstörern der

Kriegsmarine unter Befehl des Kommodore Bonte durchzuführenden Truppenlandungen in Narvik planmäßig verliefen. Für den Rückflug war Aufklärung über See befohlen. In seinem erhalten gebliebenen Bericht über den Flug[166] schreibt der mitfliegende Junkers-Flugmaschinist Heerling, „daß sie Narvik bei sehr schlechter Wetterlage angeflogen hätten und nur für Augenblicke Schiffe sichtbar gewesen wären. Dann wäre alles wieder zu gewesen. So flogen sie über die Berge um Narvik hinweg Richtung See und zurück nach Aalborg in Dänemark". Dort landete das Flugzeug um 19.20 Uhr nach einem Flug von $15^1/_2$ Stunden. Es ist schon bezeichnend, daß für diesen wichtigen militärischen Erkundungsauftrag ein Verkehrsflugzeug herangezogen werden mußte, weil entsprechend leistungsfähige Fernaufklärungsflugzeuge bei der Luftwaffe nicht vorhanden waren. Selbst wenn man jetzt an die Do 26 denken wollte, so war schließlich auch dieses Muster im Grunde ein ziviles Verkehrsflugzeug,



Eine Ju 90 auf dem Flughafen Oslo-Fornebu, wahrscheinlich die W.Nr.0001, gesehen durch das Leitwerk der G 38. Deren Stammkennzeichen GF+GG kommt somit aus der selben Reihe wie die der dort eingesetzten Ju 90. ▷



Oslo-Fornebu an einem der ersten Tage der „Weserübung". Zwischen den vielen Ju 52 und He 111 stehen auch die G 38 und eine Ju 90. △



Im April 1940 flog die V3, wie auch die anderen Ju 90 der DLH, mit militärischen Stammkennzeichen (GF+ GD) Transporte bei der 4./KGR.z.b.V.107, hier in Oslo-Fornebu. Der Name „Bayern", das zivile Kennzeichen D-AURE und das Lufthansasignet sind entfernt. ◁

das erst nachträglich für eine militärische Verwendung hergerichtet worden war ...
Aber sogar mit der Ju 90 war dieser Flug nur möglich, weil das Flugzeug dafür im Rumpf weitere Zusatz-Kraftstoffbehälter eingebaut bekommen hatte. Sein Abfluggewicht mit der notwendigen Kraftstoffmenge lag somit bei rund 28 t, also weit über den von Junkers beim Entwurf für das Muster festgelegten Werten.

Die übrigen Flugzeuge der Staffel kamen am Nachmittag des 9. April erstmals zum Einsatz. Von Hamburg aus flogen sie zunächst nach Neumünster, um von dort Soldaten des III./I.R.324 nach Oslo zu befördern.
Als Flugzeugführer auf den Ju 90 waren, neben dem bereits erwähnten Staffelkapitän, noch die Flugkapitäne Walter Drechsel und Paul Sluzalek (als Hauptleute), Hans Werner von Engel, Alfred Henke und Siegfried Graf Schack von Wittenau (alle drei als Oblt.) sowie Hans Haumann (als Feldwebel) und Olaf von Wrangell (als Uffz.!) eingesetzt.
War Oblt. Henke am 9. frühmorgens sein Start mit Überlast noch geglückt, so gelang dies Graf Schack mit der W.Nr.0004 KB+LB am 12. April in Fuhlsbüttel nicht. Den Verlauf seines für 5.00 Uhr früh angesetzten Abflugs nach Oslo schildert er in seinem Bericht[165] so:
„Zum Zeitpunkt des Starts war es noch dunkel, der Himmel begann sich zu lichten, Platzbeleuchtung brannte, Landelichter waren von Süd nach Nord aufgestellt. Es zogen vereinzelte Nebelschwaden über den Platz, sonst gute Sicht.
Vor dem Start stellte ich fest, daß die Maschine ganz leicht bereift war. Ableuchten mit der Taschenlampe und Befühlen der Flächen ließ die Bereifung jedoch als unbedeutend erscheinen. Ich rollte zum Start und ließ längs der Laternenreihe die Maschine gut auf Fahrt kommen. Etwa bei der vorletzten Lampe hob ich die Maschine vom Boden ab und flog. Ich merkte jedoch, daß die Maschine sehr leicht im Steuer war und etwas kopflastig. Ich rief dem Maschinisten zu, ‚Schwanzlastiger trimmen!' und hielt die Maschine flach über dem Boden. Inzwischen war die Platzbegrenzung erreicht und die Sicht voraus hörte auf. Die Maschine wollte jedoch nicht auf Fahrt kommen; trotz Ziehens nahm sie keine Höhe an. Da wir aber bereits in der Luft waren, ließ ich zur Verminderung des Widerstands das Fahrgestell einfahren. Es war bereits fast ganz eingefahren, als ich in der Maschine einen Schlag verspürte. Wir mußten mithin ein Hindernis gestreift haben. Ein Weiterflug erschien mir unter diesen Umständen unmöglich. Ich riß aus allen vier Motoren das Gas heraus und im nächsten Augenblick rutschte die Maschine auf dem Bauch entlang und blieb nach kurzer Zeit liegen. Wir merkten sofort an der rechten Fläche einen Feuerschein. Ich gab das Kommando zum Aussteigen. Alle vier Besatzungsmitglieder kamen gut aus der Maschine heraus, die rechte Fläche fing jedoch sehr schnell stark an zu brennen, so daß wir nichts weiter unternehmen konnten, als uns von der brennenden Maschine zu entfernen. Als nach etwa 20 Minuten die Feuerwehr erschien, war die Maschine vom Feuer schon fast vollständig vernichtet."
Die Ladung des Flugzeugs, die natürlich ebenso vernichtet war, hatte aus 2500 kg Infanteriemunition bestanden, die zum Abwurf in Narvik bestimmt gewesen war.
Neben der Bauchlandung einer Fw 200 (GF+GF) am 28. Mai in Gardermoen, dem Totalverlust der Ju 90 W.Nr.0004 und einer zweiten Fw 200 (CB+FB), mit welcher Oblt. Henke am 22. April nach Flügelbruch wegen leichtsinnigem Fliegen (so lautete die Feststellung im Bericht der Unfallkommission) in Staaken tödlich verunglückte, verlor die Staffel kein weiteres Flugzeug.
Neben vielen Transportflügen nach Oslo (zunächst noch von Hamburg, vom 12. Mai an dann von Neumünster) unternahmen die Ju 90 und Fw 200 der Staffel immer wieder Versorgungsflüge für die in und um Narvik eingeschlossenen Truppen General Dietls. Da dort kein Landeplatz zur Verfügung stand, mußten Bekleidung, Proviant und Munition an Fallschirmen abgeworfen werden. Bei diesen Einsätzen, die so manches Mal wegen des Wetters am Zielort auch vergebens waren, flogen die Maschinen übrigens ohne Türen, weil diese sich nur nach außen öffnen ließen, was im Fluge natürlich unmöglich war[166].
Bis zum 7. Juni, dem Ende der Kämpfe um Narvik, hat Flugmaschinist Paul Heerling an 13 Einsätzen mit Ju 90 teilgenommen, die



Mit der W.Nr.0004 unterwegs nach Oslo ist hier Oblt. Dipl.-Ing. Alfred Henke, Flugkapitän der Lufthansa, jetzt bei der 4./KGr.z.b.V.107. Dieses Flugzeug hat keine elektrisch heizbaren Frontsichtscheiben.

Nach der Landung in Oslo-Fornebu. Das Flugzeug ist anscheinend ganz in RLM-Grau 02 gespritzt. Die Anordnung der Fenster zeigt, daß es eine der beiden Südafrikamaschinen sein muß. ▽



zumeist dem Abwurf von Versorgungsgütern in Narvik dienten. Dafür war er mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse ausgezeichnet worden. Er gehörte übrigens nach dem Kriege zur Besatzung des Flugzeugs Baade 152 V1, die damit bei einem Erprobungsflug am 4. März 1959 tödlich verunglückte.

Nach der norwegischen Kapitulation wurde die KGr.z.b.V.107 nach Deutschland verlegt und bald wieder aufgelöst. Ihre Aufgaben in Norwegen gingen an die dort verbleibende, ursprünglich nur mit Seeflugzeugen ausgerüstete KGr.z.b.V.108 über. In den Bestandsmeldungen der 2. Staffel dieses Verbands, deren Führung nun Hptm. Reichel übertragen worden war, findet sich vom 22. Juni bis Anfang Dezember 1940 ständig eine Ju 90. Hierfür kommt nur die W.Nr.0002, KB+LA, in Frage. Sie war vorher zweimal in Dessau, einmal nur kurz am 8. Mai und dann, möglicherweise für eine Überholung, nochmals vom 8. bis zum 26. Juni. Während dieses Werksaufenthalts, vielleicht aber auch schon etwas eher, scheint das Flugzeug — als zunächst einzige Ju 90 der Kleinserie — den bereits erwähnten Tarnanstrich in den Farben 70/71/65 erhalten zu haben, an dem es dann später leicht zu erkennen war. Sein Stammkennzeichen KB+LA behielt es bei. Wahrscheinlich sind zur selben Zeit die beiden Rückblickspiegel und nach entsprechender Strukturverstärkung auch die Schleppkupplungen (anscheinend zwei Stück) ins Heck eingebaut worden, die bald danach zum Schleppen der Lastensegler Me 321 aber auch der Ju 322 „Mammut" gebraucht wurden.

Die W.Nr.0001 ging, nach den Einsätzen in Norwegen und nach Spanien, zu einer Generalüberholung nach Dessau, während der bei ihr — als der vorletzten Ju 90 — auch die Außenflügel auf die verringerte V-Stellung geändert wurden. Diese Arbeiten waren an sich schon am 31. Januar abgeschlossen. Dann kam aber hinzu, daß das Flugzeug zum Waffenerprobungsträger mit der Bezeichnung Ju 90 V12 bestimmt wurde, anstelle der ursprünglich für diesen Zweck vorgesehenen W.Nr.0002. Am 25. April 1941 wurde es von Flugkapt. Hänig zusammen mit Dipl.-Ing. Endres nach abgeschlossenem Umbau erneut eingeflogen, um einige Tage später, am 30. d. M., an die Erprobungsstelle der Luftwaffe in Tarnewitz abgeliefert zu werden, die für Entwicklung und Erprobung von Flugzeugwaffen und deren Lafetten zuständig war. Die ersten in dieser Ju 90 zu erprobenden Waffenstände waren für das Kampfflugzeug Ju 288, den Bomber B, bestimmt. Ihr Einbau in die Ju 90, der bei der E-Stelle See in Travemünde erfolgte, verzögerte sich aber sehr erheblich, wie den Berichten des Junkers-Vertriebs zu entnehmen ist[52]. Die Ursache dafür dürfte jedoch vermutlich bei den Herstellern der Waffenstände zu suchen gewesen sein. Trotzdem ist der erste Flug in Tarnewitz bereits am 29. Mai 1941 zu verzeichnen, den Oblt. Flugkapt. Ekkehard von Günther durchführte. Das Flugzeug, nun als Ju 90 V12 bezeichnet, blieb dann bis gegen Kriegsende als Waffenerprobungsträger in Tarnewitz, wo es zunächst noch mit seinem zivilen Eintragungszeichen D-ABDG geflogen wurde, ab 23. September 1942 aber unter seinem Stammkennzeichen GF+GB, das es auch schon während des Norwegenfeldzugs geführt hatte[167]. Dort scheint es, möglicherweise zusammen mit dem Kennzeichenwechsel, auch einen Tarnanstrich bekommen zu haben, wie Bilder erkennen lassen.

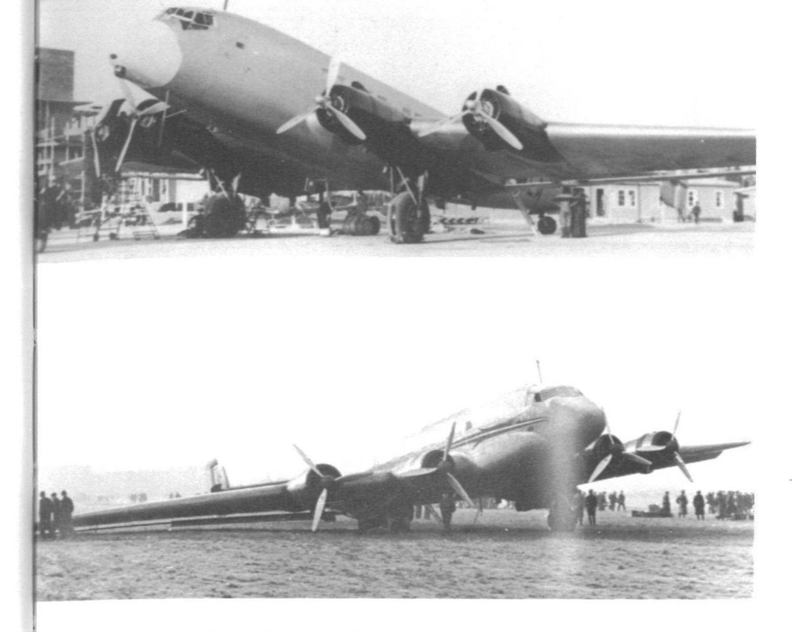
Als letztes Flugzeug wurde die W.Nr.0006 in der Zeit zwischen

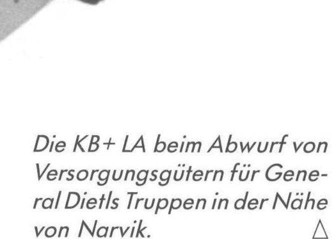


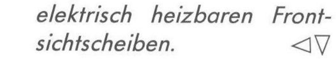
In Oslo-Fornebu verlassen die hierher gebrachten Infanteristen die GF+GB. Das mit heller Farbe übermalte zivile Kennzeichen auf dem Flügel ist noch gut zu lesen. ▽

Die W.Nr.0001 als GF+GB der 4./KGr.z.b.V.107 während der Norwegenbesetzung. Hier aufgenommen in Oslo-Fornebu Ende April 1940. ▷









Die W.Nr.0002, KB+LA, während des Norwegeneinsatzes, anscheinend mit einem aluminiumfarbigen Anstrich der Zelle und schwarzen Motorgondeln. △△

Die V3 im Norwegeneinsatz. Das rechte Rad ist im weichen Boden eingesunken. ◁△

Die KB+LA beim Abwurf von Versorgungsgütern für General Dietls Truppen in der Nähe von Narvik. △





Hauptmann und Flugkapitän Paul Sluzalek in der Ju 90, W.Nr.0001, mit Versorgungsgütern auf dem Weg nach Narvik am 11. oder 12. April 1940. Zu beachten sind die elektrisch heizbaren Frontsichtscheiben. ◁▽



Die Kabine der W.Nr.0001, GF+GB, während eines Versorgungsfluges nach Narvik im April 1940. Die Einzellasten sind alle mit Fallschirmen für den Abwurf ausgerüstet. Zu beachten ist auch neben dem vorne links eingebauten Zusatzkraftstoffbehälter die handbetriebene Nachfülleinrichtung aus Fässern. △

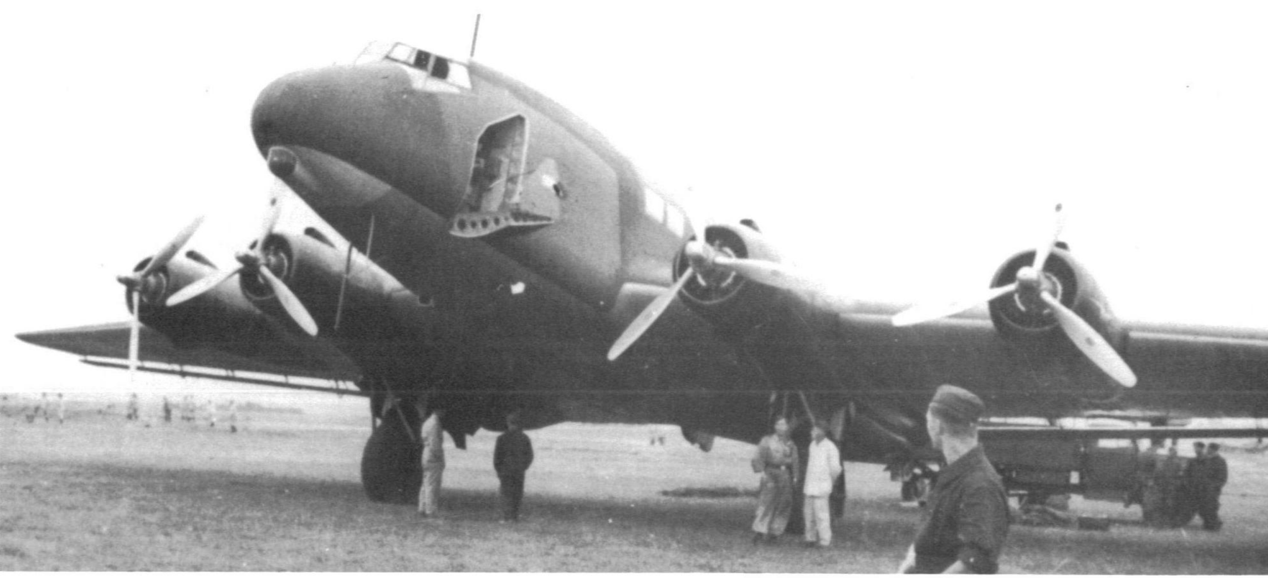
Nach dem Abwurf des Nachschubs zieht die GF+GB eine Schleife über Narvik. Noch ist alles ruhig, doch einen Tag später hatten die deutschen Zerstörer und deren Besatzungen ihren letzten Kampf zu bestehen. ◁

dem 17. Januar und dem 27. Februar 1941 in Dessau nachträglich auf die verringerte V-Stellung der Flügel umgebaut. Bei den Maschinen ab W.Nr.0007 war diese Änderung schon während der Fertigung vorgenommen worden.

An ihrem Tarnanstrich und den „fremdartig" anmutenden Motoren ist die W.Nr. 0002 stets leicht zu erkennen. Das Flugzeug hat hier noch keine Rückspiegel. ▽

Die W.Nr.0002 bei einem Versorgungsflug nach Narvik mit Abwurflasten. Einige der Liegesessel sind noch vorhanden (mit Schutzbezügen). ▷





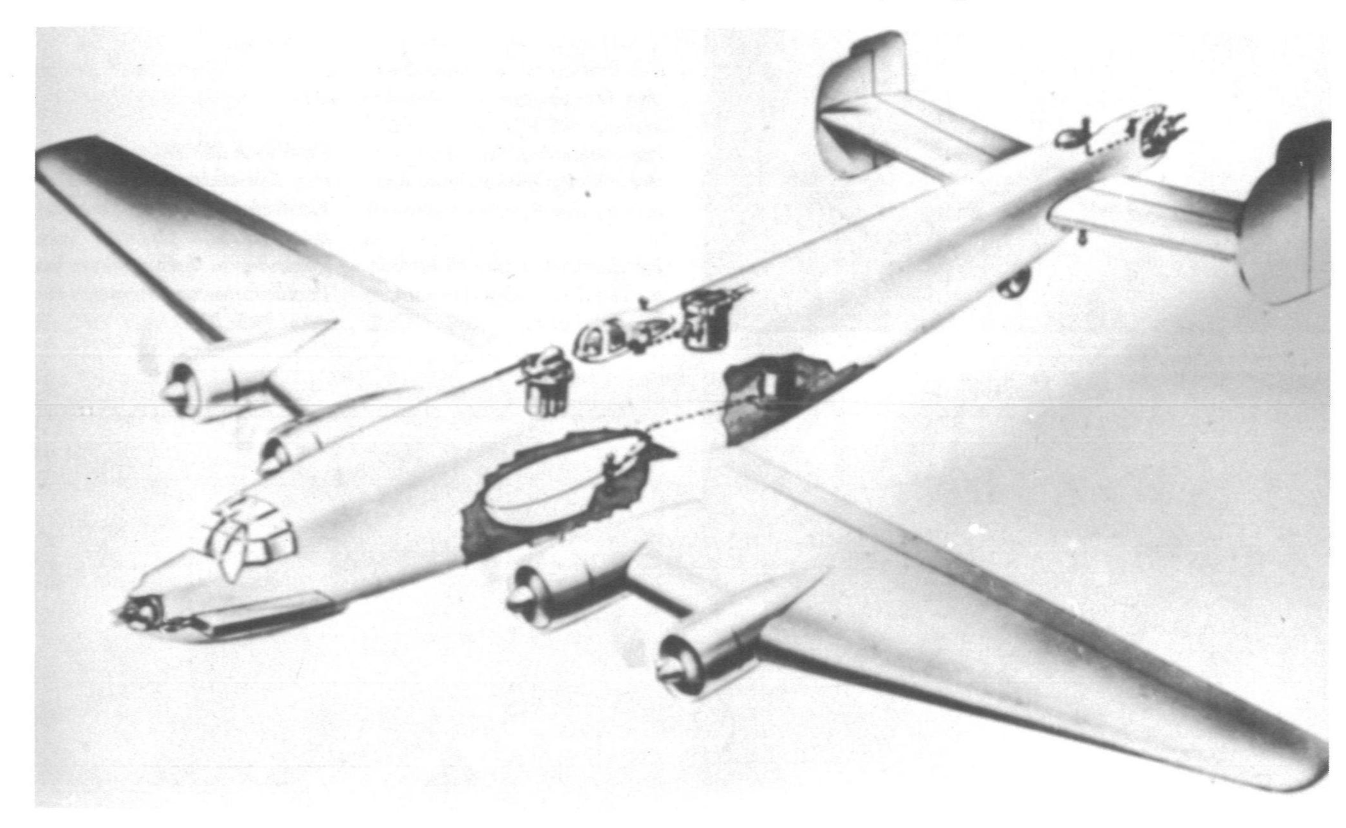


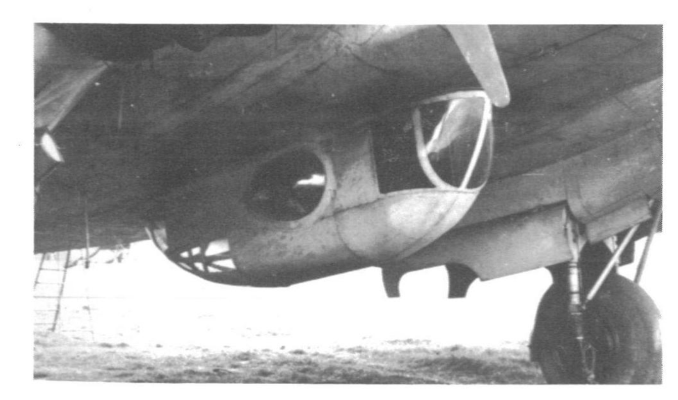
△ Zwischenlandung der W.Nr.0002 in Frankfurt. Da das Flugzeug auch hier noch keine Rückspiegel trägt, müßte die Aufnahme etwa im Sommer 1940 entstanden sein.
Die Ju 90, W.Nr.0001, als Waffen- und Lafettenerprobungsträger bei der E-Stelle Tarnewitz vom 30. April 1941 bis kurz vor Kriegsende, zunächst mit zivilem Kennzeichen D-ABDG, ab September 1942 mit dem Stammkennzeichen GF+GB, wie schon in Norwegen. Vorne in Uniform der damalige Betriebsleiter, Oberstabsing. Niedlich. ▷



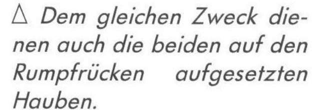
Luftwaffentransporteinsätze mit Ju 90 wurden erst wieder im Mai 1941 geflogen. Es waren die Flugzeuge 0003, 0005 und 0009 mit ihren Lufthansabesatzungen, die vom 7. Mai an aus dem Liniendienst der Lufthansa herausgezogen und für einen besonderen Einsatz bereitgestellt wurden. Um was es sich handelte, eröffnete der Lufttransportchef, Oberst von Gablenz, den Besatzungen persönlich. Anschließend ging es zum Empfang von militärischer Tropenbekleidung in die Columbia-Kaserne, während ihre Maschinen in der Zwischenzeit entsprechend um- und ausgerüstet wurden. Anstelle der zivilen Eintragungszeichen bekamen die W.Nr.0003 und 0005 wieder ihre bereits beim Norwegeneinsatz geführten Stammkennzeichen GF+GA bzw. GF+GE, während die W.Nr.0009, die ja bisher militärisch noch nicht eingesetzt gewesen war, nun ihr BJ+OV erhielt.
Die ersten beiden Etappen des Fluges sollten über Belgrad nach Athen-Tatoi führen. Ziel war aber der Irak, dessen nationalistisch ausgerichtete Regierung darauf hin arbeitete, das Land von der britischen Herrschaft zu befreien. Es lag auf der Hand, daß man

Eine graphische Darstellung aller zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Erprobung in die W.Nr.0001 eingebauten Waffen und Lafetten.





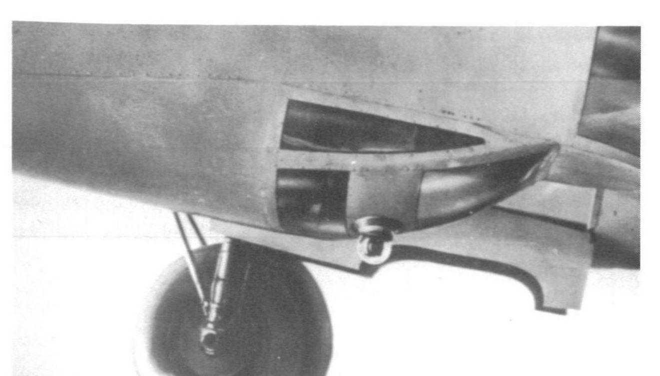




△◁ Die an der W.Nr.0001 angebaute Bodenwanne mit Bedieneinrichtungen für ferngesteuerte Waffen.

△ Dem gleichen Zweck dienen auch die beiden auf den Rumpfrücken aufgesetzten Hauben.

◁ Der hintere Teil der Bodenwanne an der Ju 90 V12 mit dem Periskopvisier.



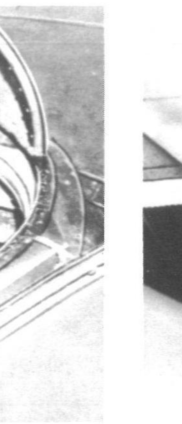


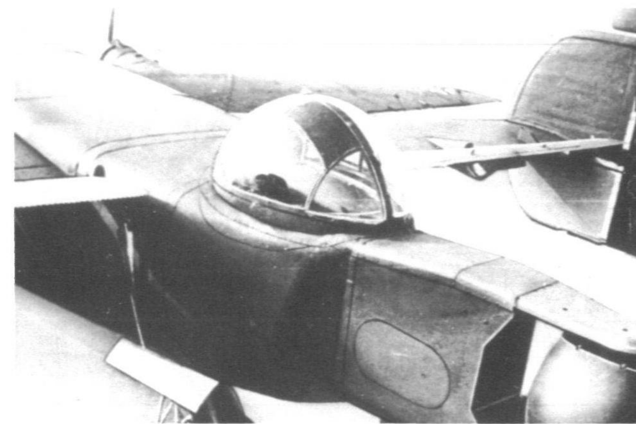
auf deutscher Seite nur zu gerne bereit war, diese Bestrebungen zu unterstützen, glaubte man doch so dem Kriegsgegner England eine Schlappe zufügen und sich gleichzeitig die irakischen Erdölquellen erschließen zu können.
Neben umfangreichen Waffenlieferungen hatte man der irakischen Regierung aktive Unterstützung durch die deutsche Luftwaffe zugesagt. In Einlösung dieses Versprechens wurde zunächst je ein Schwarm He 111 und Bf 110 in den Irak entsandt, die aber kurze Zeit später beide mit He 111 der 4./KG.4 bzw. Bf 110 der 4./ZG.76 jeweils auf Staffelstärke gebracht und in Mossul stationiert wurden. Dieser Verband stand unter dem Befehl des „Fliegerführer Irak", zu dem Oberst Werner Junck, früher Werk-

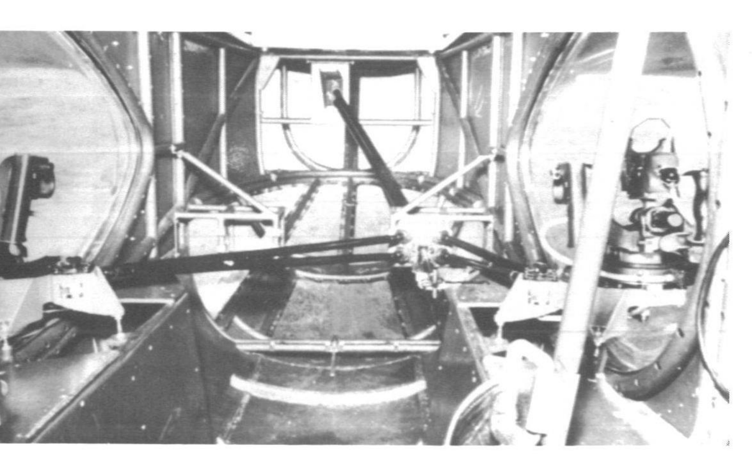
Der Einbau der zu erprobenden ferngesteuerten Waffen in die Ju 90 V12, W.Nr.0001. Die rechts und links hängenden Säcke dienen zur Aufnahme der Patronenhülsen.◁

Ein Blick auf den Sitz von außen bei abgenommener Haubenhälfte. ▽◁

Das Heck der W.Nr.0001 mit der Sitzabdeckung für den Richtschützen der in der hinteren Rumpfspitze eingebauten ferngesteuerten Drehlafette; anscheinend für zwei MG 131. ▽



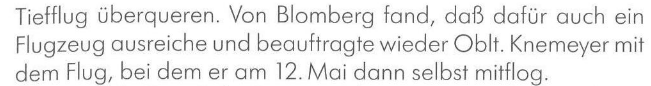




Das Innere des Hecks der Ju 90 V12. Rechts und links sind in nach außen gewölbten Plexiglashauben die Visiereinrichtungen für die ferngesteuerte Rückwärtsbewaffnung eingebaut, vorgesehen für die Ju 288. Je zwei Drehwellen führen von jedem Visier zu einem Sammelgetriebe. Von dort überträgt ein Wellenpaar die Richtbewegungen zur Lafette mit zwei MG 131.

spilot bei Heinkel und gewesener Inspekteur der Jagd- und Schlachtflieger, ernannt wurde. Maj. Axel von Blomberg vom Luftwaffenführungsstab, ein Sohn des Generalfeldmarschalls, wurde zum Leiter eines Vorauskommandos bestimmt, das mit drei Maschinen am 9. Mai 1941 über das französische Mandatsgebiet Syrien nach dem Irak fliegen sollte, um dort Landemöglichkeiten und Treibstoffversorgung zu erkunden.
Major von Blomberg und seine Begleiter (Oblt. Dr. Günther Pawelke als Begleitoffizier und Sonderführer Prof. Dr. Krückmann als Dolmetscher) verließen Berlin am 8. Mai mit der Ju 90, W.Nr.0009. Von Staaken aus, wohin das Flugzeug zu diesem Zweck noch am Abend des Vortages von Flugkapt. Sluzalek und seiner Besatzung gebracht worden war, flogen sie über Belgrad nach Athen-Tatoi, wo sie am Vormittag des 9. Mai ankamen. Zum Weiterflug am nächsten Tag, zunächst nach Rhodos, stiegen Major von Blomberg und seine beiden Begleiter aber in eine He 111 der Aufkl.Gr. Ob.d.L. um, die von Oblt. Siegfried Knemeyer gesteuert wurde. Nach einer Zwischenlandung in Damaskus, wo von Blomberg ein Gespräch mit dem französischen Oberkommissar für Syrien, Dentz, führte, ging es am 11. Mai weiter nach Mossul, wo sich bereits 2 weitere He 111 befanden. Um die Anwesenheit der deutschen Flugzeuge zu zeigen, sollten zwei davon am 12. Mai nach Bagdad fliegen und dabei die Stadt im

Tiefflug überqueren. Von Blomberg fand, daß dafür auch ein Flugzeug ausreiche und beauftragte wieder Oblt. Knemeyer mit dem Flug, bei dem er am 12. Mai dann selbst mitflog.
Trotz mehrfachem Schießen von Erkennungssignalen wurde die He 111 über Bagdad irrtümlich vom Boden aus beschossen. Unglücklicherweise traf eines der Geschosse den Major in den Kopf. Er war sofort tot und wurde noch am selben Tag auf dem Friedhof der deutschen Gefallenen aus dem ersten Weltkrieg beigesetzt.[168]
Da sich bei den Planungen schon sehr bald herausstellte, daß die drei Ju 90 für die Versorgung des unter irakischen Kennzeichen fliegenden Kampfverbands nicht ausreichen würden, wurde daneben noch die Transportstaffel Rother (nach Hptm. Harry Rother, dem Staffelkapitän) vorwiegend aus Flugzeugen der 1./KGr.z.b.V.106 aufgestellt. Die Ju 52 dieser Einheit, durchwegs

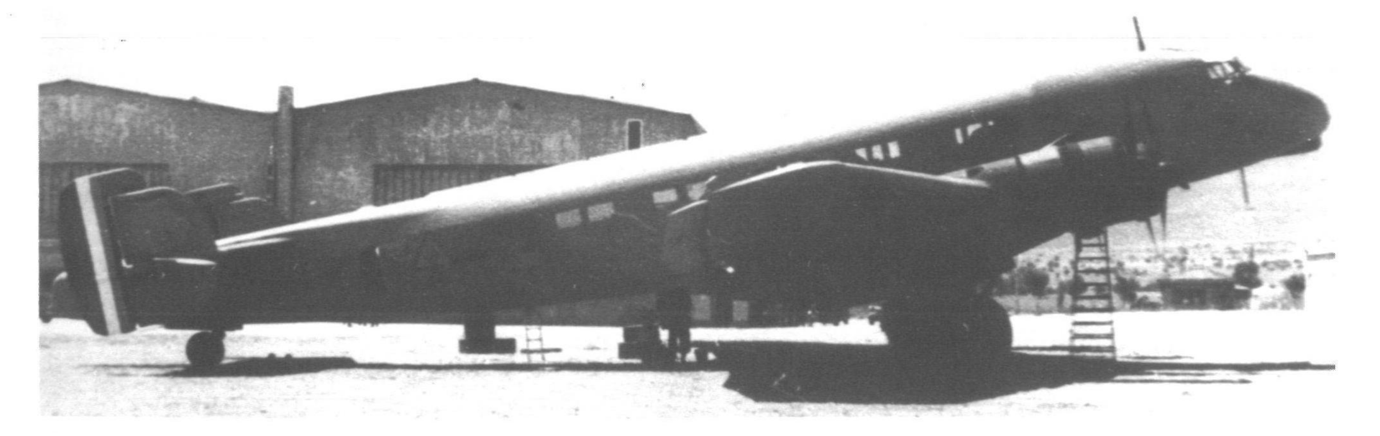


weise) die damals für den Balkan vorgeschriebenen gelben Markierungen erhielt. Noch am selben Tag ging es dann weiter nach Belgrad und am nächsten, dem 10. Mai, nach Athen, wo die vermutlich nur in Belgrad zwischengelandete W.Nr.0005 hinzustieß. Diese hatte aber, ebenso wie auch die W.Nr.0009, offensichtlich keine gelben Markierungen bekommen. Ihre Anbringung wäre so und so sinnlos gewesen, da sie in Tatoi auch an der W.Nr.0003 wieder entfernt werden mußten, als alle drei Flug-

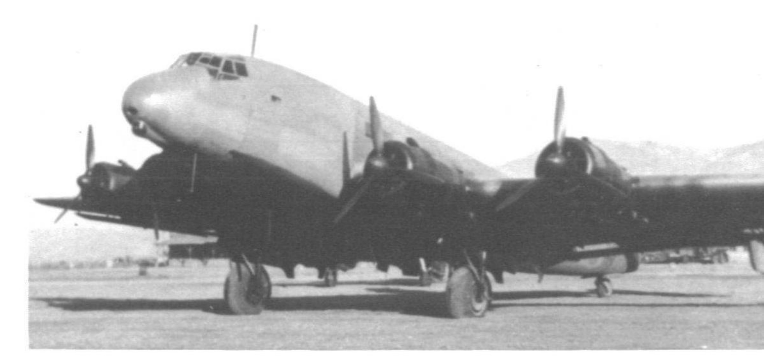


▽ Die W.Nr.0005 in Athen-Tatoi, aufgenommen am 11. Mai 1941, vor dem Abflug nach Gadurra/Rhodos. Das am selben Tag erst angebrachte irakische Hoheitszeichen am Rumpf ist wesentlich kleiner als das bei den anderen beiden Flugzeugen.

Die W.Nr.0003 startet am 11. Mai 1941 von Athen-Tatoi aus zum Flug nach Gadurra auf Rhodos. ▷



sogenannte „Nürnberg-Ju", also ausgerüstet mit Zusatz-Kraftstoffbehältern, sollten nun neben den drei Ju 90 vor allem Bomben und Munition für die Bf 110 und die He 111 heranbringen.
Weder Hptm. Rothers Staffel noch die drei Ju 90 waren, wie dieser es gewünscht hätte, Oberst Junck unterstellt. Während die Ju 52 ihre Befehle von der Luftflotte 4 erhielten, blieben die drei Großflugzeuge während der ganzen Zeit unter dem direkten Befehl des Lufttransportführers Oberst von Gablenz, weshalb für sie die Bezeichnung „Sonderunternehmen Lufttransportführer" angewendet wurde.
Leider waren über die Bewegungen der W.Nr.0009 während des ganzen Unternehmens keine direkten Aufzeichnungen zu finden, so daß sie nur mit Hilfe von entsprechenden Bemerkungen in anderen Dokumenten deutscher (KTB Sonderkommando Junck) oder französischer Herkunft ermittelt werden konnten. Dagegen liegen von Besatzungsmitgliedern der anderen beiden Flugzeuge Flugbücher vor, die deren Weg genau zu beschreiben gestatten.[169, 170]
Die W.Nr.0003, GF+GA, wurde am 9. Mai zunächst nach Bad Vöslau bei Wien geschickt, wo sie wohl Transportgut und einige Angehörige des dort stationierten Lehrregiments „Brandenburg" z.b.V.800 aufzunehmen hatte und gleichzeitig (unnötiger-



Die W.Nr.0003 steht, mit irakischen Hoheitszeichen versehen, in Athen-Tatoi bereit zum Flug über Gadurra und Damaskus nach Mossul im Irak. △

zeuge dort nach der Landung anstelle ihrer Luftwaffenkennzeichen irakische Hoheitszeichen aufgemalt bekamen.
Als die Flugzeuge GF+GA und GF+GE in Tatoi landeten, hatte die dritte Ju 90, die W.Nr.0009, Athen aber offensichtlich mit Ziel Gadurra bereits wieder verlassen. Ihre Ladung bestand u. a. aus einer Kurzwellensende- und -empfangsstation von 800 Watt

Leistung mit zugehörigem Generator, die für den vorgesehenen Sitz des Sonderkommandos in Mossul bestimmt waren. Auch der Nachrichtenführer des Kommandos, Major Sittig, mit dem für den Betrieb der Station notwendigen Funkpersonal, war an Bord.

Am 11. Mai folgten auch die W.Nr.0003 und 0005 der vorausgeflogenen 0009 nach Gadurra auf Rhodos. Während die W.Nr.0009 mit Hauptmann Sluzalek, Fw. Alfred Oppermann (BM), Uffz. Hans Mehl (BF) und Gefr. Rudolf Schmidt (2. BM) aber noch bis zum 14. Mai in Rhodos blieb, starteten die anderen beiden am 12. Mai um 40 bzw. 30 Minuten nach Mitternacht zum Flug in die Ungewißheit. Erstes Ziel war der Flugplatz Mezzé bei Damaskus, der von der französischen Armée de l'Air betrieben wurde. Die Benutzung dieses Flugplatzes war von der Regierung in Vichy ausdrücklich genehmigt worden, obwohl der französische Hochkommissar bereits Major von Blomberg gegenüber dringend gebeten hatte, besser das viel weiter nördlich gelegene Palmyra zu benutzen, weil Damaskus zu wenig weit von den Basen der Engländer im benachbarten Palästina entfernt war. Da aber die entsprechende Botschaft des Majors bei den deutschen Kommandostellen entweder nicht angekommen oder nicht beachtet worden war, landeten in der Folgezeit noch mehrere, mit irakischen Kennzeichen fliegende deutsche Flugzeuge in Mezzé. Die Reaktion der Engländer ließ auch nicht lange auf sich warten.

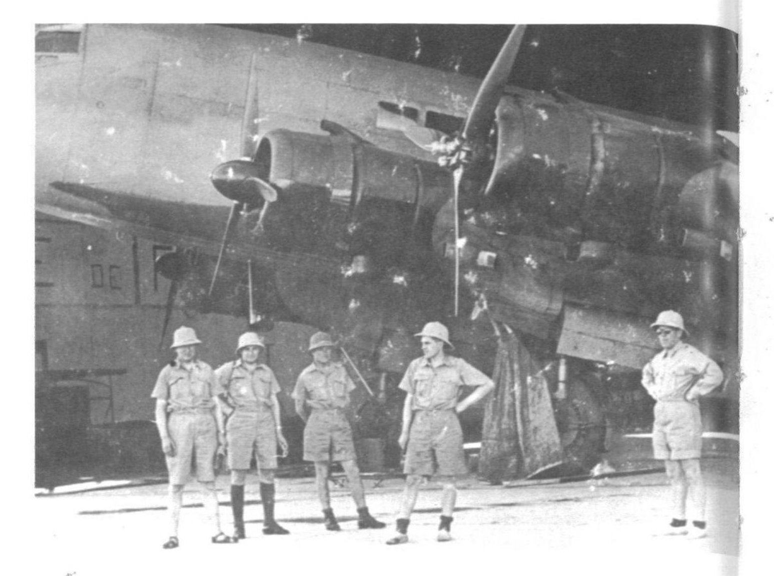
Für die beiden Ju 90 machte ein nur scheinbar kleines, aber doch schwerwiegendes Problem einen Zwangsaufenthalt von zwei Tagen auf dem französischen Platz erforderlich. Es gab dort kein Flugbenzin mit 100 Oktan, das die Ju 90 aber unbedingt brauchten, wenn auch nur für den Start. Es mußte, vermutlich durch eine Ju 52, erst herangeschafft werden.

Erst am 14. Mai um 4:07 bzw. 4:12 Uhr ging es auf die letzte Etappe nach Mossul, wo der Luftwaffenverband im Begriff war, sich einzurichten.[169, 170]

Beim Anflug auf Mossul geriet die 0005 (GF+GE) von Hptm. Albert Gerstenkorn mit Besatzung Feldwebel Gerhard Schade (BM), Feldwebel Joachim Regelien (BF) und Uffz. Rudolf Heina (2. BM) in einen riesigen Schwarm von Heuschrecken. Die Frontscheiben waren im Nu von den toten Tieren verklebt, so daß Flugkapt. Gerstenkorn zu einer echten Blindlandung gezwungen war.

Ebenfalls am 14. Mai, kurz nach Mitternacht, war von Gadurra aus Hptm. Sluzalek mit der W.Nr.0009, mit Major Sittig und der Funkeinrichtung an Bord, zum Direktflug Richtung Mossul gestartet. Eine Motorstörung zwang aber zur Kursänderung nach Damaskus, wo das Flugzeug landete, kurz nachdem die anderen beiden Ju 90 von dort abgeflogen waren. Die in Mossul dringend erwartete Funkstelle mußte somit ausgeladen und auf dem sehr beschwerlichen Landweg zum Ziel gebracht werden. Trotzdem war sie am 17. Mai einsatzbereit, wie das KTB Junck berichtet. Die W.Nr.0009 aber mußte vorerst in Mezzé bleiben, wo sie zur Durchführung der Reparatur in eine Halle geschoben wurde, wie die Bilder zeigen. Sie war, nach französischen Quellen, auch noch am 20. Mai dort, an welchem Tag sie bei einem englischen Angriff, dem bereits zweiten auf den Flugplatz, erneut beschädigt wurde. Sie muß danach aber an Ort und Stelle repariert und über Rhodos nach Athen zurückgebracht worden sein. Es ist nicht auszuschließen, daß mit dem Flugzeug noch weitere Transporte in diesem Raum geflogen worden sind, aber keine mehr in den Irak und wahrscheinlich auch nicht mehr nach Syrien. Möglich ist auch noch ein erneuter Flug nach Catania zur Abholung weiterer Flakgeschütze.

Die anderen beiden Flugzeuge wurden in Mossul entladen,

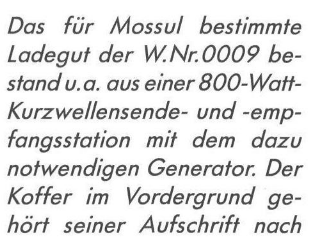


Die W.Nr.0009 auf dem französischen Flugplatz Mezzé bei Damaskus, wo das Flugzeug auf dem Weg nach Mossul unplanmäßig wegen einer Motorstörung am 14. Mai gelandet war. An der fehlenden Propellerhaube des Motors 1 ist es gut zu identifizieren. Die davor stehenden Soldaten dürften zur II./Ln.Vers.Rgt.(mot) gehört haben, welche zum Betreiben der transportierten Funkstelle mitgeflogen waren. △

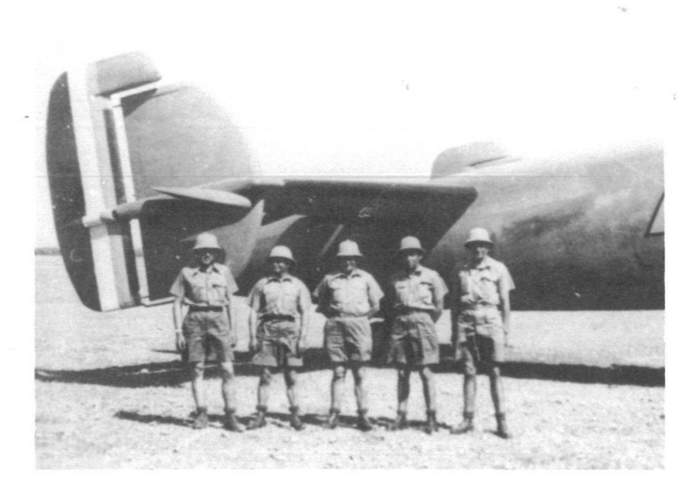
Die W.Nr.0009 wurde offensichtlich sofort nach der Landung in Damaskus-Mezzé zur Durchführung des Motorwechsels in eine Halle geschoben. Das war wohl vom französischen Kommandanten des Flugplatzes auch als Vorsichtsmaßnahme gegenüber befürchteten englischen Aufklärern gedacht. Die Besatzung und die mitfliegenden Funker haben ihre Zelte vor der Halle aufgebaut. ▽







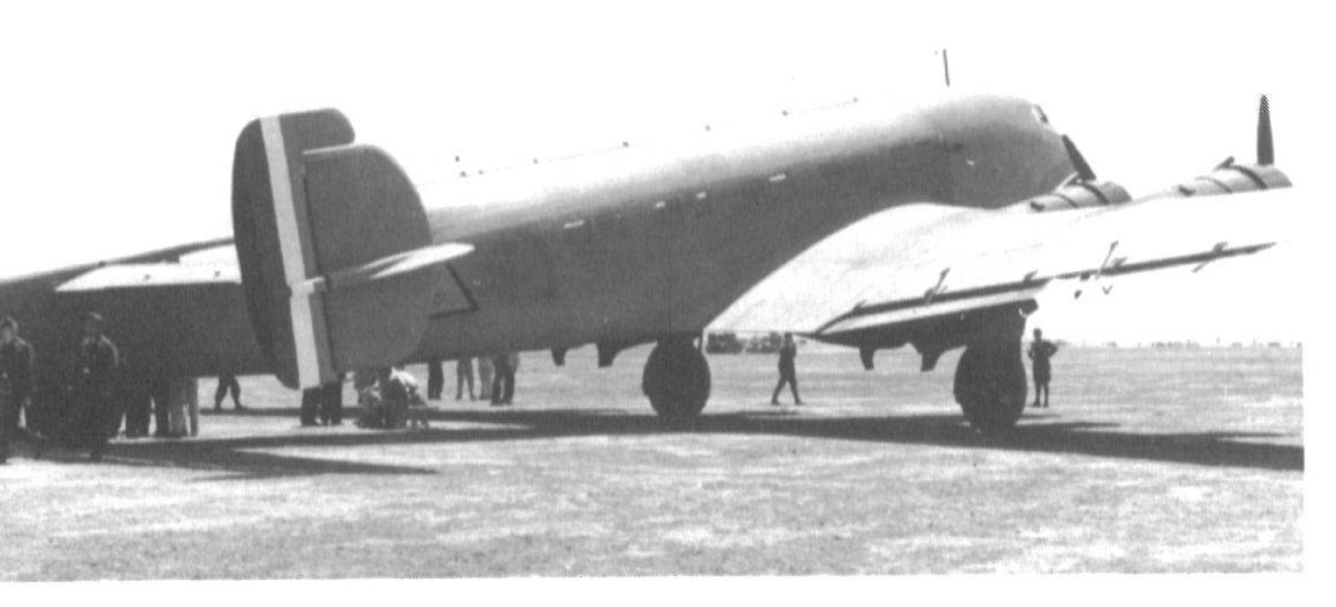
Das für Mossul bestimmte Ladegut der W.Nr.0009 bestand u.a. aus einer 800-Watt-Kurzwellensende- und -empfangsstation mit dem dazu notwendigen Generator. Der Koffer im Vordergrund gehört seiner Aufschrift nach offensichtlich dem mitfliegenden Nachrichtenführer des Unternehmens, Major Sittig. Wegen nicht vorgesehener Landung in Mezzé mußte dort alles entladen und auf dem Landweg nach Mossul gebracht werden.



△ Die Besatzung der W.Nr.0005 am 14. Mai 1941 in Mossul. Von links Uffz. Heina, Fw. Schade, Hptm. Gerstenkorn und Fw. Regelien. Außerdem hat sich ganz rechts noch der Flugzeugführer der W.Nr.0003, Major von Goessel, dazugestellt. Alle tragen Uniformen ohne Nationalitäts- und Rangabzeichen.

Von Athen kommend landete die W.Nr.0003, immer noch mit irakischen Hoheitszeichen fliegend, am 16. Mai 1941 in Catania auf Sizilien, um noch am selben Tag wieder nach Athen zurückzukehren. ▷





Die W.Nr.0003 am 16. Mai 1941 in Catania auf Sizilien. Das Flugzeug sollte dort 2-cm-Flakgeschütze mit ihren Bedienungsmannschaften holen, die im Irak zum besseren Schutz der Flugplätze dringend gebraucht wurden. △

Die W.Nr.0003 mit ihren irakischen Kennzeichen wird in Catania gehörig bestaunt. ▷

wobei sich herausstellte, daß auf Befehl des OKW mit dem einen zwar für die Iraker nutzlose Panzerbüchsen geliefert, aber für die Luftwaffensoldaten dringend benötigte Tropenausrüstungen nicht mitgeschickt worden waren. Noch am selben Tag, dem 14. Mai, flogen beide Maschinen nach Rhodos zurück, diesmal mit Zwischenlandung in Palmyra.

Bei diesem Rückflug, auf dem jedes der beiden Flugzeuge auch einige Verwundete an Bord hatte, gab es für Hptm. Hans von Goessel und seine Besatzung, Feldwebel Willi Melzer (BM), Uffz. Kurt Brachwitz (BF) und Gefreiter Friedrich Fitsche (2. BM) mit der 0003 (GF+GA) keinerlei Schwierigkeiten. Dagegen fielen bei der 0005 querab von Zypern in einer Höhe von 4000 m kurz nacheinander zwei Motoren aus. In langsamem Sinkflug erreichte das

Die in ihre Einzelteile zerlegten leichten 2-cm-Flakgeschütze werden in Catania von ihren Bedienungsmannschaften an Bord der W.Nr.0003 gehievt. ▽



Flugzeug Rhodos, wo es ungeachtet eines gerade stattfindenden Bombenangriffs landete, weil es mit den beiden verbliebenen Motoren nicht wesentlich länger in der Luft zu halten gewesen wäre.[170]

Hauptmann Gerstenkorn verließ dort seine mit dem Motorenwechsel beschäftigte Besatzung, weil er zur Berichterstattung nach Berlin befohlen worden war. Da das Flugzeug ja einen Reservemotor mit sich geführt hatte, ist anzunehmen, daß mit der Ju 52, die unter Führung von Hauptmann Albrecht Klitzsch, ebenfalls einem DLH-Kapitän, vermutlich am 19. Mai in Rhodos eintraf, nur noch ein weiterer Motor hatte herangeschafft werden müssen. Zur Unterstützung der Reparaturmannschaft waren mit diesem Flugzeug aber noch der DLH-Prüfer Paul Schubert und der DLH-Monteur Roman Hureck mitgekommen.



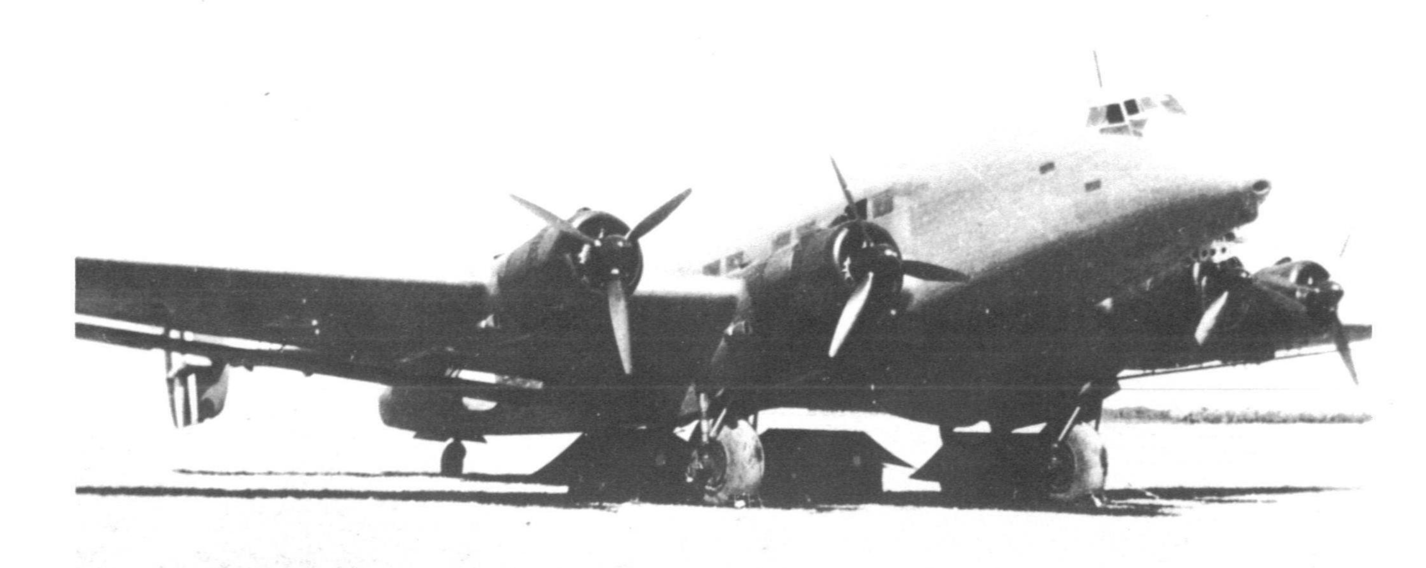
Das Stabsquartier des Fliegerführers Irak mit der wegen des Ausfalls der W.Nr.0009 auf dem Landweg von Damaskus nach Mossul weiterbeförderten und am 17. Mai dort in Betrieb genommenen Funkstelle. ◁

Die W.Nr.0003, immer noch mit irakischen Kennzeichen, flog am Morgen des 16. weiter über Athen nach Catania auf Sizilien, um von dort 2-cm-Flakgeschütze und ihre Bedienungen zu holen, die auf den irakischen Flugplätzen wegen der immer häufiger werdenden Luftangriffe der Engländer dringend benötigt wurden. Bei diesem Aufenthalt wurde das Flugzeug mehrfach fotografiert, wovon Aufnahmen schon in verschiedenen Veröffentlichungen erschienen sind, meist aber mit falschen Angaben. Das Flugzeug kehrte noch am selben Tag nach Athen zurück, um am nächsten Tag weiter nach Gadurra zu fliegen. Daraus wurde aber nichts.

Im Morgengrauen des 17. Mai griffen 5 Vickers „Wellington" der 148 Squadron, aus Cabrit in Ägypten kommend, überraschend den Flugplatz Tatoi an. Während die an diesem Tag ebenfalls dort stehende G 38 GF+GG dem Angriff zum Opfer fiel, wurde die W.Nr.0003 durch Bombensplitter lediglich beschädigt. Die Maschine wurde daraufhin aus dem Einsatz herausgezogen und nach provisorischer Reparatur an Ort und Stelle nach Wien-Aspern in die dortige Werft geschickt, wo sie am 19. Mai eintraf. Dort erhielt sie anscheinend auch einen vollkommen neuen Anstrich mit ganz vorschriftsmäßig aufgebrachten Luftwaffenkennzeichen, jetzt wieder als GF+GA.

Die W.Nr.0005 konnte, nach Beendigung der Reparatur, am 20. Mai von Gadurra aus nochmals zu einem weiteren, diesmal direkten Flug nach Mossul starten, jetzt aber unter der Führung von Hptm. Klitzsch. Ihre Ladung bestand aus 72 Stück dort dringend benötigter SC 50 Bomben. Auf dem Rückweg, mit einer Zwischenlandung in Aleppo, war die Maschine am 21. Mai morgens um 5.12 Uhr wieder in Rhodos.[169]. An weitere Flüge nach Mossul war wohl nicht mehr zu denken. Wahrscheinlich nur wenige Tage später wurde das Flugzeug zurück nach Athen beordert, um beim Heimtransport von Verwundeten vom soeben begonnenen „Unternehmen Merkur", der Eroberung von Kreta, eingesetzt zu werden.

Die bereits in Gadurra oder erst jetzt in Athen auf überaus primitive Art in ein Luftwaffenflugzeug zurückverwandelte W.Nr.0005 traf dort, wie die hier wiedergegebenen Bilder zeigen, wieder mit der W.Nr.0003 zusammen. Diese muß, wieder mit Hptm. von Goessel und seiner Besatzung, bei der lediglich der BF Uffz. Brachwitz durch Uffz. Eschner ersetzt worden war, zur selben Zeit aus Wien nach Athen zurückgekehrt sein, in der die 0005 gerade



Die W.Nr.0005 am 20. Mai 1941 bei ihrem zweiten Aufenthalt in Mossul. Die Besatzung, diesmal mit Hptm. Klitzsch als Flugzeugführer, war nach einem Nachtflug erst um 6.08 Uhr dort gelandet. Sie hat ihre Zelte zum Schutz gegen die glühende Sonne unter dem Flugzeug aufgestellt. △

Die W.Nr.0005 in Athen-Tatoi nach ihrer Rückkehr vom Irak-Einsatz, bereit zum Abflug nach Deutschland. Die irakischen Kennzeichen sind wieder entfernt und durch primitive, erkennbar freihändig aufgemalte deutsche Hoheitszeichen ersetzt. Balkenkreuze auf der Flügeloberseite und Kennzeichen fehlen. ▽





Während die W.Nr.0005 mit Verwundeten aus Kreta beladen wird, kehrt die GF+GA (W.Nr.0003), neu gespritzt, aus der Werft in Wien-Aspern zurück. Das Flugzeug war am 17. Mai bei einem englischen Angriff auf Athen durch Splitter beschädigt und deshalb am 19. in die Werft gebracht worden.

In Athen-Tatoi werden Verwundete in die W.Nr.0005 zum Rücktransport nach Wien verladen. Zu beachten sind die schwarz gebliebenen Motorverkleidungen und das sehr kleine, freihändig aufgemalte, unproportionierte und recht willkürlich sitzende Balkenkreuz auf der Unterseite des Flügels. ▷





mit Verwundeten aus Kreta zum Heimflug beladen wurde. Wenige Tage später mußte dann das Irak-Unternehmen nach erheblichen Verlusten ganz aufgegeben werden. Die letzten Luftwaffen-Flugzeuge, die der Vernichtung durch die Engländer entgangen waren, trafen am 31. Mai wieder auf Rhodos ein. Oberst Junck schrieb später zu dem ganzen Unternehmen, offenbar in Übereinstimmung mit einem Erfahrungsbericht des Luftwaffentransportführers, daß er die Leistungen der Ju 90 als völlig unzureichend beurteilt hätte, „weil diese nur ihre eigenen, umfangreichen Ersatzteile herumgeflogen hätten. Dazu gehörten z. B. je Flugzeug ein Ersatzmotor, mehrere Reservelaufräder und Fahrgestellteile. Außerdem wären sie überhaupt für die Tropen unbrauchbar".
Er machte keinen Hehl aus seiner Ablehnung der Ju 90 für den dort gedachten Zweck, die noch dadurch verstärkt wurde, daß „sie ihm das letzte, eventuell noch im Irak vorhandene Benzin für ihren Rückflug wegtankten"! Er hatte sich auch schon nach den ersten Erfahrungen mit den Ju 90 dafür eingesetzt, diese von ihm als „Vielverbraucher" bezeichneten Flugzeuge nur zwischen Athen und Rhodos fliegen zu lassen, alles weitere aber mit Ju 52 zu machen.
Bereits im Juni/Juli 1941 flogen die drei nach Griechenland bzw. in den Irak entsandten Ju 90 wieder mit ihren normalen, zivilen Kennzeichen bei der Lufthansa auf der Spanienstrecke, die W.Nr.0009 am 13., die W.Nr.0005 am 27. Juni und die W.Nr.0003 am 12. Juli 1941.



△ Auch das Balkenkreuz am Rumpf anstelle des wieder überspritzten irakischen Kennzeichens ist freihändig aufgemalt worden. Ein Kennzeichen fehlt überhaupt. In der geöffneten Ladetür erkennt man den Ersatzmotor. In der weißen Uniformjacke Ritterkreuzträger Maj. Koch, Kommandeur des I./FS Sturmregiment, der in Kreta verwundet worden war.

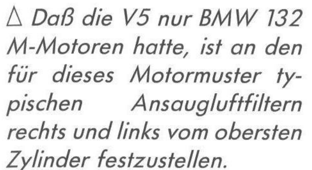
Der behelfsmäßige Einbau von drei Reihen zweistöckiger Liegen zum Transport von Verwundeten, der anscheinend in Athen vorgenommen wurde. Die Innenflächen der Rumpfhaut zeigen bereits Korrosion. ◁

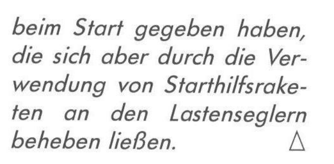
Auch die W.Nr.0003 wird sofort mit Verwundeten beladen. Zu beachten sind die gelben Ringe bis zur halben Länge der Motorhauben. ▽





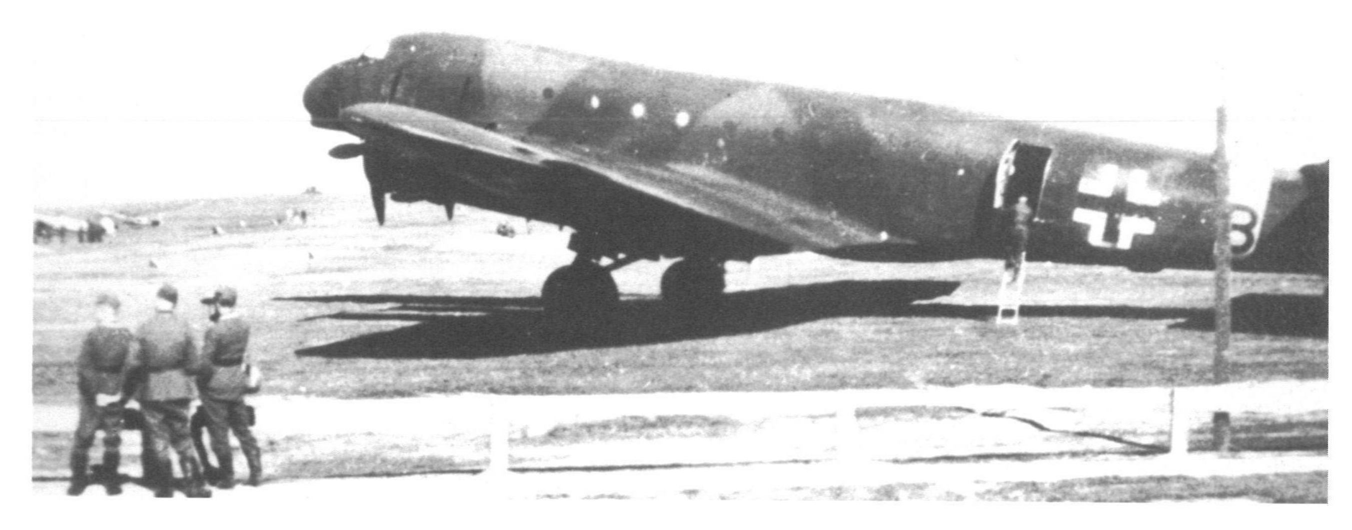
△ Daß die V5 nur BMW 132 M-Motoren hatte, ist an den für dieses Motormuster typischen Ansaugluftfiltern rechts und links vom obersten Zylinder festzustellen.



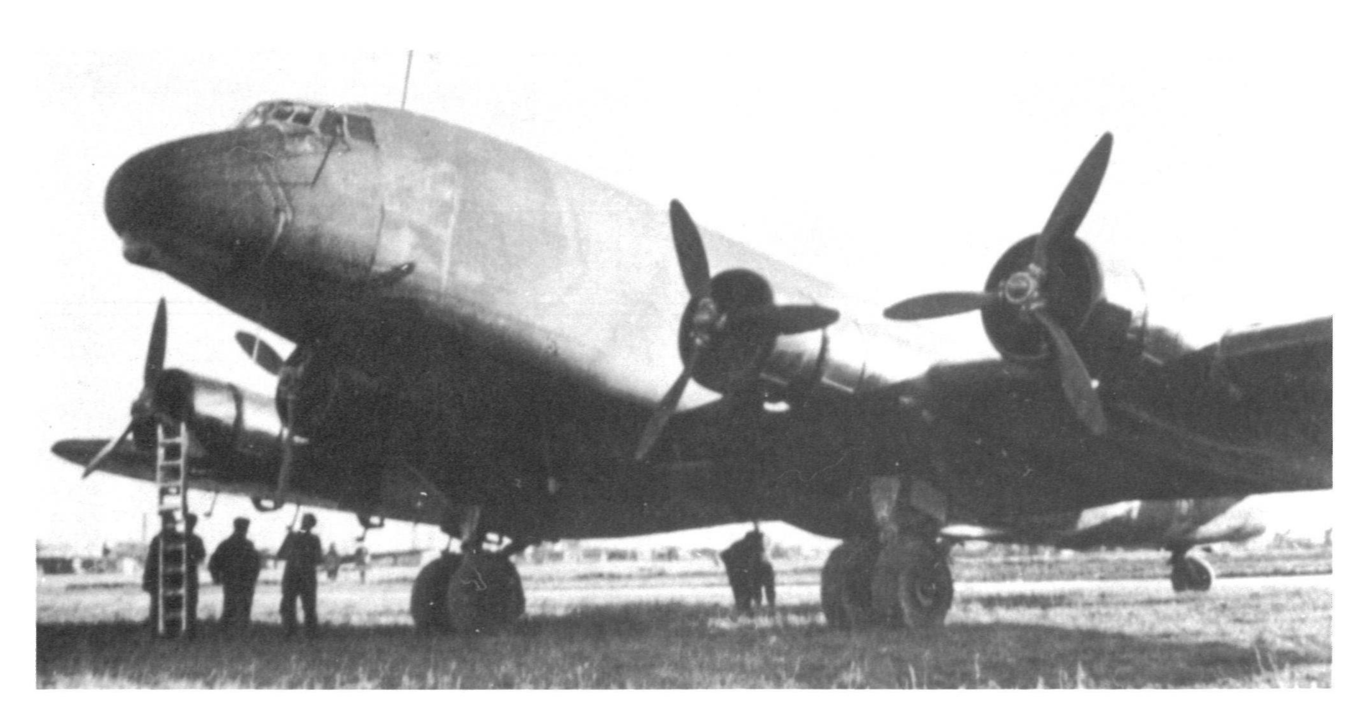


Hier schleppt die einwandfrei zu erkennende Ju 90 V5 einen Lastensegler Me 321. Schwierigkeiten dürfte es wegen der doch recht schwachen Motoren der V5 nur beim Start gegeben haben, die sich aber durch die Verwendung von Starthilfsraketen an den Lastenseglern beheben ließen. △

Zwar von schlechter Qualität, das Bild zeigt aber dennoch die Tarnbemalung der V5, die im Muster ähnlich der bei der W.Nr.0002 verwendeten ist. ▽



Bald nach dem Beginn des „Unternehmen Barbarossa", des Einmarsches in die Sowjetunion, wurde im Juli 1941 in Rangsdorf eine „Nottransportstaffel" gebildet. Ihr standen zumindest zwei Ju 90, die V5 (mit dem neu zugeteilten Stammkennzeichen KH+XB) und die 0002 (KB+LA) zur Verfügung. Zu vermuten ist aber, daß auch die V4, wenigstens zeitweise, dazu gehörte. Das würde erklären, warum dieses Flugzeug, das bis dahin immer noch mit seinem zivilen Eintragungszeichen D-ADLH geflogen ist, nun das Stammkennzeichen KH+XA erhalten hat.
Bei dieser Einheit handelte es sich wahrscheinlich um eine der 1941 im Verband der Luftverkehrs-Gruppe Berlin aufgestellten Luftverkehrs-Staffeln, von denen neben der in Rangsdorf je eine weitere in Tempelhof und Staaken (ehemals Flugbereitschaft des RLM) sowie eine Luftverkehrs-Staffel (See) in Travemünde gebildet wurde (aus ihr ging später die LTS (See) 222 hervor). Daneben gehörte noch eine Sonderstaffel „Adler" in Ludwigslust zur Luftverkehrs-Gruppe.
Die Luftverkehrs-Staffel Rangsdorf hat weit über den November 1941 hinaus existiert, zu welcher Zeit auch schon die Ju 90 V7 (GF+GH), allerdings im Mittelmeerraum, für Transportflüge von Griechenland nach Afrika herangezogen wurde. Eine Bemerkung im Junkers-Vertriebsbericht von diesem Monat besagt, daß die V5 ab 11. November „erneut zu einem Sondereinsatz an der Ostfront sei"[52]. Ab Dezember wird das Flugzeug aber als nach Merseburg zurückgekehrt gemeldet, wo eine Teilüberholung der Motoren durchgeführt werden soll. Diese ist „wegen unvollständiger Anlieferung der Reparaturmotoren" auch im Mai 1942 noch nicht beendet.
Über die Verwendung der 0002 während dieser Zeit ist — außer einem Aufenthalt in Dessau und Merseburg vom 22. Dezember 1941 bis zum 29. Januar 1942 — wenig bekannt.
Interessant sind in diesem Zusammenhang allerdings Eintragungen im Flugbuch des Flugzeugführers eines Großlastenseglers Me 321, Feldwebel Over[171]. Zweimal ist er nach Einsatz-Außenlandungen von Hptm. Gymnich mit einer Ju 90 zu seinem Startflugplatz Jasionka bei Reichshof (vorher Rzeszow) zurückgeschleppt worden, ein weiteres Mal von Jasionka nach Hranowka. Die Flüge fanden am 10. August und am 5. sowie am 8. September 1941 statt. Da die Ju 90 V7 in Dessau zu ihrem Erstflug ja erst am 6. September startete, kann es sich bei dem Schleppflugzeug somit nur um die W.Nr.0002 gehandelt haben. Solche Rückholungen von Me 321, auch durch den Werkspiloten Hesselbach, sind noch mehrfach dokumentiert.
Hptm. Gymnich, selbst Inhaber des Segelflieger-Leistungsabzeichens (Silber-C), war Anfang Juli 1941 von der DLH weg zum Stab des LTF für Sonderaufgaben geholt worden, was nichts



anderes bedeutete als das Schleppen von GS (Großraum-Lastensegler Me 321). Mit dem Flugzeug 0002 (KB + LA) war er dann anscheinend von der Luftverkehrs-Staffel Rangsdorf dem GS-Kommando 4 (4 bedeutet bei der Luftflotte 4) zugeteilt worden mit Standort Jasionka, das zuständig war für den Südabschnitt der Ostfront.
Möglicherweise war in ähnlicher Weise die Ju 90 V5 (KH + XB) mit dem Junkers-Piloten Hesselbach dem GS-Kommando 1 in Riga-Spilve zum Einsatz im Nordabschnitt der Ostfront zugeteilt, obwohl dieses Flugzeug wegen seiner vergleichsweise schwachen Motoren BMW 132 M für den Zweck weniger geeignet erscheint. Die dazu benötigten beiderseitigen Rückblickspiegel, wie sie sowohl an der 0002 als auch an der V7 angebaut sind, besaß die V5, wie Bilder zeigen, ebenfalls.
Mit der Rückverlegung der beiden GS-Kommandos Ende November nach Deutschland (GS-Kdo. 1 nach Merseburg und GS-Kdo. 4 nach Leipheim) endete diese Verwendung der Ju 90, zumindest was die der ohnehin schwächeren V5 angeht. Die W.Nr.0002 mit Hptm. Gymnich wurde aber weiter in dieser Weise beschäftigt.

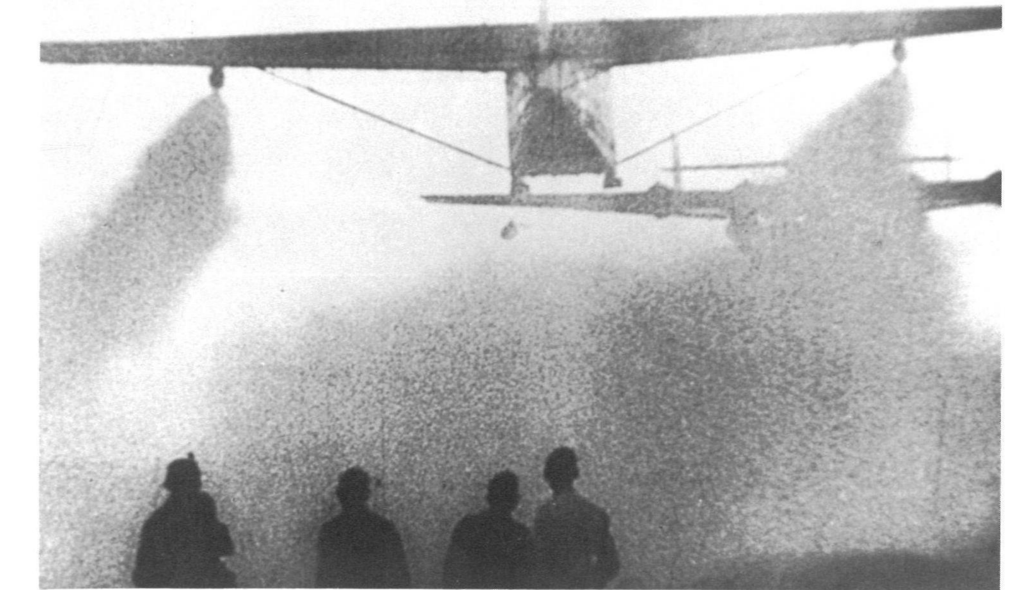
Hatte die Luftwaffe bis dahin nur gelegentlich und zeitlich befristet auf einige Ju 90 der Lufthansa zurückgegriffen, so wurden im Februar 1942, im Zusammenhang mit den sowjetischen Vorstößen im Bereich der Heeresgruppe Nord und der anschließenden Einkesselung größerer deutscher Verbände, mit einem Schlage alle verfügbaren Ju 90 herangezogen. Neben der Versorgung des in Demjansk eingeschlossenen II. Armeekorps galt es, die drohende Abriegelung des weiter nördlich bei Grusino operierenden I. Armeekorps zu verhindern. Dazu flogen die jetzt unter dem Kommando von Maj. d. R. Wiskandt zusammengefaßten Ju 90 vom 19. Februar 1942 an von Königsberg, Seerappen und Riga aus Truppen und Material nach Siverskaja und Solzy[172].
Als sich die Lage an diesem Frontabschnitt im März etwas entspannte, kehrten die 0007 und die 0009 noch einmal zur Lufthansa zurück, um ab 16. März wieder auf der Spanienstrecke eingesetzt zu werden. Die übrigen Ju 90 blieben bei der Einheit Wiskandt, um unter dem Befehl der Luftverkehrs-Gruppe Berlin

Die Ju 90 V5, W.Nr.4917, vermutlich im September 1941 bei der „Nottransportstaffel Rangsdorf". Gut zu erkennen sind die für das Schleppen der Lastensegler erforderlichen Rückspiegel und die Junkers VS 5-Verstellpropeller ohne Hauben. △



Flugkapitän Hugo Wiskandt als Hauptmann der Reserve.

(LVG) in den nächsten Monaten als „Feuerwehr" zu Transporteinsätzen verschiedenster Art herangezogen zu werden[173]. Dabei flogen die Flugzeuge zum Teil mit ihren zivilen Kennzeichen, während die weiter von der DLH gestellten Besatzungen Luftwaffenuniformen trugen.
Die während dieser Zeit fast nur noch zum Schleppen von Me 321 verwendete Ju 90 W.Nr.0002 erlitt am 24. April 1942 auf dem Flugplatz Leipheim (bei Günzburg/Donau) einen schweren Schaden. Während des Startlaufs zu einem Überführungsflug mit einem Giganten im Schlepp fiel plötzlich die Leistung des linken Innenmotors ohne erkennbare Ursache ab. Der Flugzeugführer des Lastenseglers hatte die Störung wohl gespürt und sofort ausgeklinkt.
Als Hptm. Gymnich und sein Bordmechaniker Heerling daraufhin alle Gashebel auf Leerlauf zurücknahmen, lief der (linke innere) Motor 2 plötzlich auf hohe Leistung, wodurch das Flugzeug nach rechts ausbrach, genau in die Richtung, in welche der Gigant, der ja ohne Bremsen war, ausrollte. Es kam zum Zusammenstoß, wobei der Lastensegler die Ju 90 von hinten rechts rammte und deren rechte Tragfläche schwer beschädigte[174].
Der sofort von Dessau nach Leipheim entsandte Flugzeugprüfer Fritz Müller[175] stellte den Umfang des Schadens fest und kam zu dem Ergebnis, daß die Reparatur nur im Herstellerwerk aus-









Das aus einem 16-mm-Film sehr grobkörnig herausvergrößerte Bild zeigt in dramatischer Weise den Start einer Me 321 im Schlepp der Ju 90, W.Nr.0002. Zwei Rauchgeräte unter den Flächen des Lastenseglers helfen mit. ◁△△

Hauptmann Gymnich, Flugkapitän der Lufthansa, mit Flugzeugführer- und Segelflieger „C"-Abzeichen, vor der W.Nr.0002. △△

Der Zusammenstoß zwischen dem Lastensegler und der Ju 90, W.Nr.0002, KB+LA, am 24. April 1942 in Leipheim.

Nicht nur die rechte Tragfläche der Ju 90, sondern der ganze Rumpf der Me 321 dürften Schrottwert gehabt haben, wie die Falten in der Stoffbespannung der rechten Ladetürhälfte zeigen.

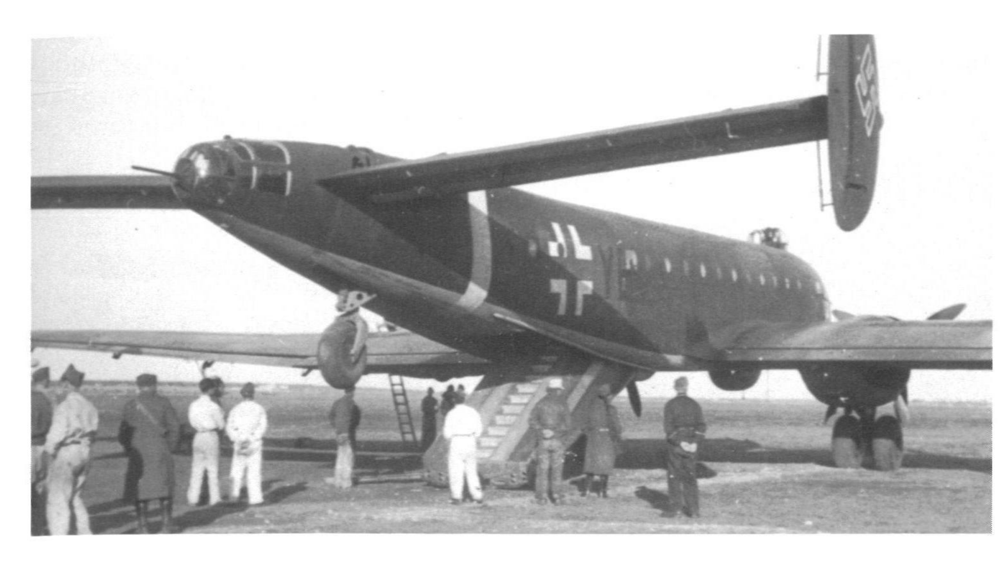




Vom 18. Februar 1942 an wurden sämtliche verfügbaren Ju 90 für Versorgungsflüge im Bereich der Heeresgruppe Nord herangezogen, wobei sie, wie hier z. B. die W.Nr.0005, in ihrer zivilen Lufthansaufmachung flogen, während sie von DLH-Personal in Luftwaffen-Uniform geflogen und gewartet wurden. ΔΔ

Die W.Nr.0005 im April 1942 unter Führung von Major Wiskandt im Verband der Luftverkehrsgruppe beim Transport von Verwundeten aus dem Kessel bei Demjansk. Δ

Einen ungewohnten Anblick zeigt die W.Nr.0005 von hinten. Hier in Seerappen (Ostpreußen) im Februar 1942. Unter dem Leitwerk steht Lt. Grabow, Ordonnanzoffizier des Kommandos. ▷



◁ *Die V8 während der „Werkserprobung" von August bis Dezember 1942 in Lecce, beim Beladen für einen Einsatzflug. Diese gingen anfangs meist nach Griechenland und Kreta, später aber auch nach Afrika.*

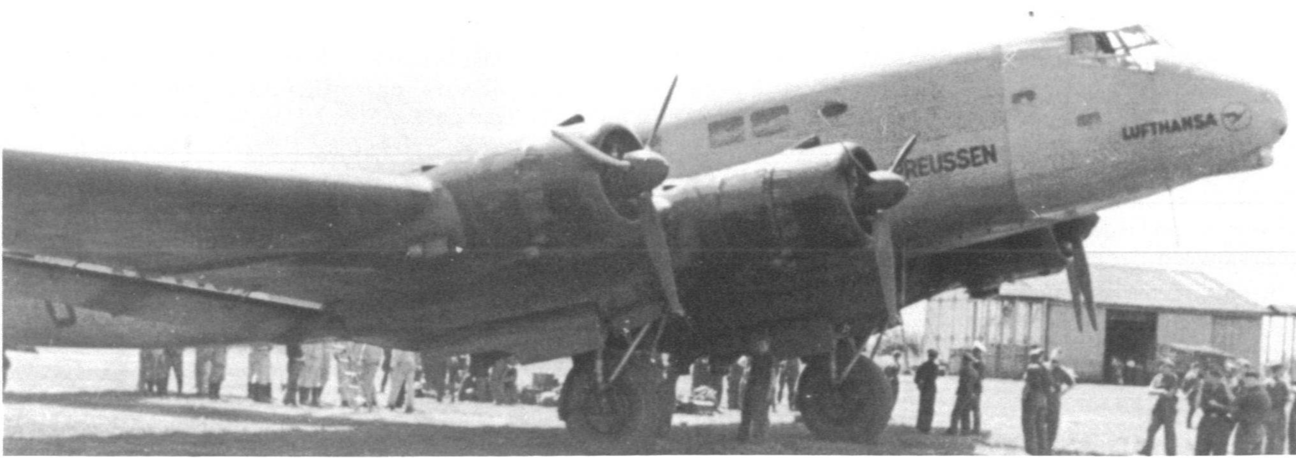
geführt werden könne. Allem Anschein nach wurde aber lediglich die rechte Fläche abgebaut und per Bahn nach Dessau gebracht. Das Flugzeug selbst scheint in Leipheim abgestellt worden zu sein. Ohne daß es bisher durch irgendein Dokument zu belegen wäre, muß angenommen werden, daß sich die Reparatur in Dessau oder vielleicht auch in Merseburg über Gebühr lange hingezogen hat, weil eine Eintragung des Flugzeugs in einem Flugbuch erst wieder am 2. April 1943 auftaucht. An diesem Tage machte Flugkapt. Dautzenberg damit einen Werkstattflug und zwar in Leipheim[97]. An den beiden darauf folgenden Tagen überführte er dann die Maschine über Dessau nach Tempelhof, wo sie offensichtlich Hptm. Heinz Braun zum Einsatz bei seiner neu aufgestellten Lufttransportstaffel 290 (LTS 290, siehe das folgende Kapitel) übernahm.
Mit dem 16. November 1942 begann schließlich der nunmehr ausschließlich militärische Einsatz der Ju 90. An diesem Tag wurden zunächst die sieben verfügbaren Flugzeuge über Foggia in Süditalien zum neuen Einsatzhafen Lecce in Marsch gesetzt, wo sie zu der bereits seit 1. August dort eingesetzten Ju 90 V8 stießen, die von der dort liegenden Savoiastaffel (Lt. Helmut Schwarz) betreut wurde, die ihrerseits zur III./KG.z.b.V.1 gehörte. Ihnen folgten kurz danach die restlichen beiden Ju 90. Das Kommando über die von der DLH stammenden Ju 90 führte in Lecce Maj. Gerhard Heym, der Staffelkapitän der Luftverkehrs-Staffel Rangsdorf und stellvertretende Kommandeur der Luftverkehrs-Gruppe. Eine Verbindung bestand außerdem zu der ebenfalls zur LVG gehörenden und vom ehemaligen Lufthansakapitän und jetzigen Hptm. Fritz Führer befehligten Lufttransportstaffel (See) 222, die mit ihren Flugbooten BV 222 von Tarent aus Transporte zur Versorgung des bedrängten Deutschen Afrikakorps nach Nordafrika flog.

Wie hektisch der Aufbruch war, mag man daran erkennen, daß z.B. die Besatzung der D-AFHG (0007) mit Flugkapt. Otto Puhrmann nach ihrer Rückkehr vom Linienflug aus Spanien nicht einmal Zeit fand, ihre Lufthansakleidung gegen Uniformen der Luftwaffe zu tauschen.

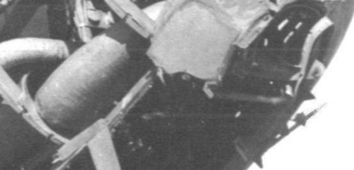
Der Betrieb im Winter erfordert besondere Vorkehrungen. Hier sind auf einem ostpreußischen Flugplatz Vorwärmwagen im Einsatz, um die Motoren der W.Nr.0005 anlassen zu können.











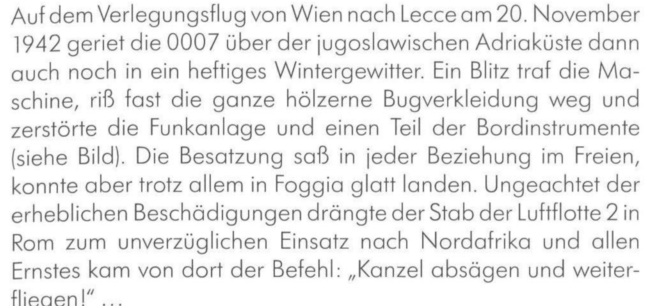
ΔΔ Die V8 mit ihrem von der Savoiastaffel stammenden Abzeichen vor einem Start im August 1942 nach Afrika.

Δ Trotz ihrer zivilen Bemalung fliegt die W.Nr.0005 in den letzten Monaten des Jahres 1942 unter dem Befehl der Luftverkehrsgruppe Tempelhof militärische Transporte im Süden.

◁ Soldaten des Afrikakorps warten auf ihren Transport mit der V8 nach Libyen.

◁◁ Der weggerissene Teil der Verkleidung läßt die hölzerne Struktur der Bugkappe erkennen.

◁ Das ist die Auswirkung des Blitzeinschlags am 20. November 1942 an der W.Nr.0007, aufgenommen nach der Landung in Foggia.



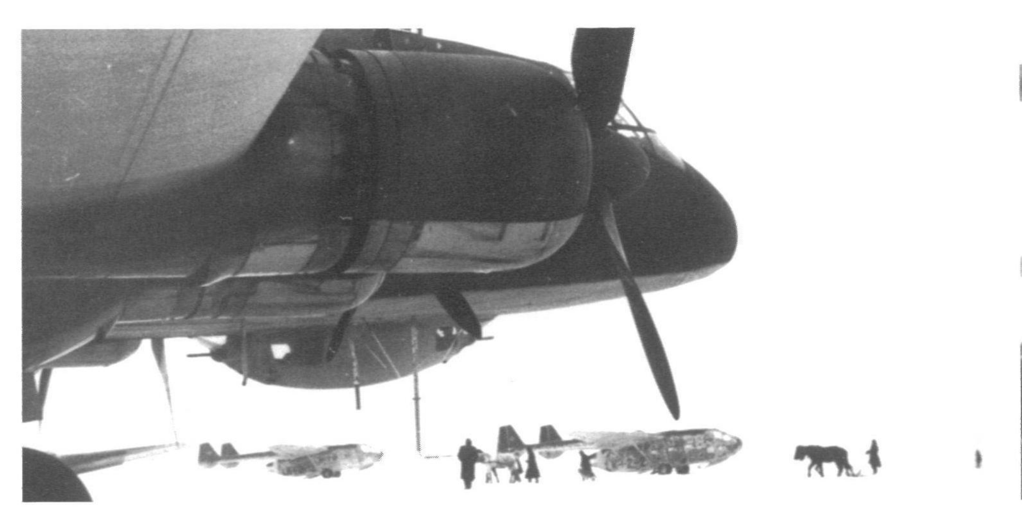
Auf dem Verlegungsflug von Wien nach Lecce am 20. November 1942 geriet die 0007 über der jugoslawischen Adriaküste dann auch noch in ein heftiges Wintergewitter. Ein Blitz traf die Maschine, riß fast die ganze hölzerne Bugverkleidung weg und zerstörte die Funkanlage und einen Teil der Bordinstrumente (siehe Bild). Die Besatzung saß in jeder Beziehung im Freien, konnte aber trotz allem in Foggia glatt landen. Ungeachtet der erheblichen Beschädigungen drängte der Stab der Luftflotte 2 in Rom zum unverzüglichen Einsatz nach Nordafrika und allen Ernstes kam von dort der Befehl: „Kanzel absägen und weiterfliegen!" …

Dieser unsinnige Befehl wurde verständlicherweise nicht befolgt. Stattdessen wurden die aufgerissenen Stellen mit Fallschirmseide notdürftig überspannt und das Flugzeug in zwei Tagen über Venedig und Wien nach Tempelhof überführt, wo die Reparatur ordnungsgemäß durchgeführt werden konnte. So flogen die Besatzungen dennoch oft unter keineswegs einfachen Bedingungen weiter. Daß diese zumeist einzeln erfolgenden Flüge der nur unzureichend — wenn überhaupt — bewaffneten großen Transportflugzeuge höchst gefährdet waren, liegt auf der Hand. Daß aber auch relativ gut mit Abwehrständen ausgerüstete Großflugzeuge eine ziemlich leichte Beute feindlicher Jagdflugzeuge wurden, zeigte das Beispiel der beiden im gleichen Zeitraum abgeschossenen BV 222[178].

Innerhalb eines Monats stießen zu den Ju 90 in Lecce noch die mit Werksbesatzungen „zur Erprobung" fliegenden Versuchsflugzeuge Ju 290 V1 (Flugkapt. Walter Hänig), das erste Serienflugzeug Ju 290 W.Nr.152 (Flugkapt. Peter Hesselbach) sowie die von Fliegerstabsingenieur Paul Bader von der E-Stelle Rechlin geflogene Ju 90 V7. Als letzte kam am 14. Dezember noch die seit dem 27. November in Dessau zur Überholung gewesene V8 (Flugkapt. Eduard Dautzenberg) hinzu, die aber bereits vorher, vom 29. Juli bis zum 26. August und vom 11. Oktober bis zum 27. November von Lecce aus Versorgung geflogen hatte. Seit einer dieser beiden vorangegangenen Einsatzperioden führte das Flugzeug übrigens das Staffelabzeichen der Savoiastaffel. Die ganze Erprobung ging glücklicherweise ohne Verluste zu Ende. Lediglich ein Sturm ließ einmal einige der als Unterkunft dienenden Zelte einstürzen.

Das Jahresende 1942 brachte die sich anbahnende Tragödie von Stalingrad. Aller verfügbarer Transportraum wurde für die Versorgung der eingeschlossenen 6. Armee zusammengerafft. Als erste verlegten die beiden Ju 290 Ende Dezember nach dem Osten. Während die Ju 290 V1, nach einer Zwischenlandung in Wiener-Neustadt, schon am 28. Dezember um 14.20 Uhr in Stalino eintraf[177], mußte die 0152 wegen eines Motorschadens zunächst zurück nach Dessau. Nach erledigter Reparatur ging es am 6. Januar über Warschau, Kiew und Poltawa nach Stalino, wo die Maschine am 12. Januar um 10.23 Uhr landete[141]. Beide wurden einer sonst ausschließlich aus Fw 200 des KG 40 unter

Vorne die W.Nr.0005, die zweite „Preussen", dahinter die V4 im November 1942 in Lecce. Beide tragen noch ihre zivilen Kennzeichen, da sie so überstürzt durch die Luftverkehrsgruppe Berlin in den Mittelmeereinsatz geschickt wurden. Die V4 trägt schon den zu dieser Zeit eingeführten weißen Streifen um den Rumpf. Links im Hintergrund steht die Ju 90 V8.

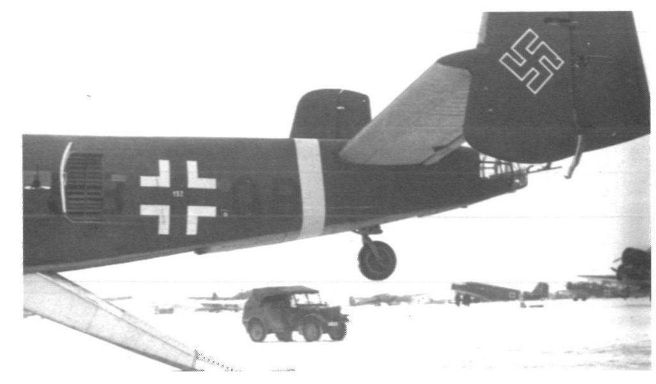






△△ Auch Lastensegler Go 242 waren in Stalino zum Flug nach Pitomnik zusammengezogen worden, wurden aber dann aus vielen Gründen nicht eingesetzt.

△▷ Flugkapitän Hesselbach als Copilot und Navigator beim Flug der W.Nr.0152 am 13. Januar 1943 nach Pitomnik. Kommandant war Major Wiskandt.

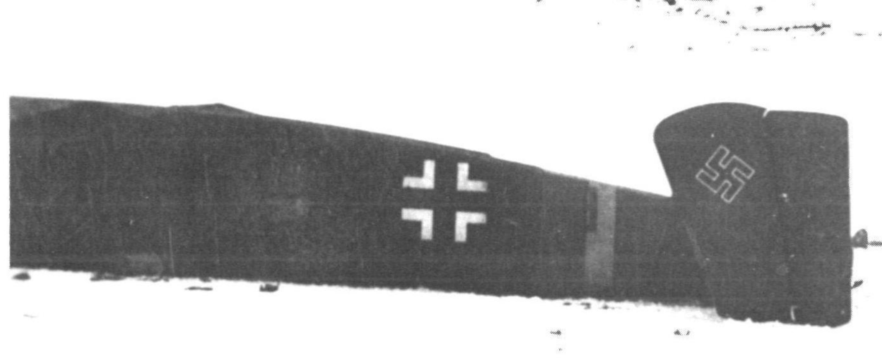


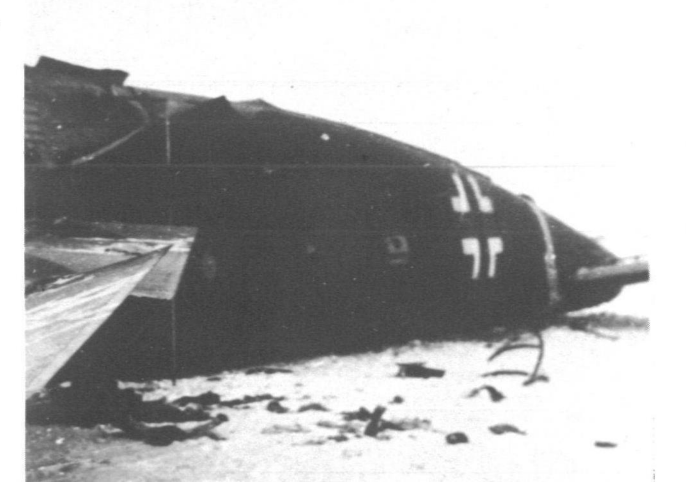
Die Trapoklappe des bewaffneten Transporters Ju 290 A-1 war gegenüber den nur behelfsmäßig zu Transportern umfunktionierten Fw 200 besonders vorteilhaft. △ Die W.Nr.0152, SB+QB, am 12. oder 13. Januar 1943 beim Beladen in Stalino. Der anschließende Flug nach Pitomnik in den Kessel von Stalingrad blieb der erste und einzige. ▷

Führung von Maj. Willers neugebildeten KGr.z.b.V.200 zugeteilt[178].
Die Ju 290 V1 flog allerdings erst am 10. Januar zum ersten Mal von Stalino aus nach Pitomnik in den Kessel, weil die Tage vorher meist dichter Nebel und starke Vereisungsgefahr geherrscht hatten. Hin- und Rückflug gingen dabei reibungslos vonstatten. Zwei Tage später folgte der zweite Flug, bei dem das Flugzeug aus unbekannten Gründen mehrere Stunden bis in die Nacht hinein in Pitomnik stehen blieb. Am 13. Januar, beim Start zum Rückflug, stürzte das Flugzeug um 00.45 Uhr kurz nach dem Abheben ab. Flugkapt. Hänig und sein Bordmechaniker Stiefel, beide von Junkers, ferner die von der Gruppe zugeteilten Besatzungsmitglieder Feldwebel Alfred Spiegel (BF), die Uffz. Helmut Kraettke und Ewald Schallert (BS) sowie die meisten der etwa 70 zurückzufliegenden Verwundeten verloren ihr Leben[179]. Lediglich der ebenfalls zur KGr.z.b.V.200 gehörende Heckschütze des Flugzeugs, Uffz. Heinz Lutz, kam wie durch ein Wunder mit nur geringen Verletzungen davon. Einem besonders glücklichen Umstand verdankte der außerdem zur Besatzung gehörende Junkers-Flugversuchsingenieur Dipl.-Ing. Rolf Geyling sein Leben. Er hatte die Maschine unmittelbar vor dem Start zu ihrem letzten Flug in den Kessel verlassen, um der Besatzung des zur gleichen Zeit in Stalino angekommenen anderen Flugzeugs (SB+QB) Hinweise auf die für den Wiederstart getroffenen Vorkehrungen und für die Unterbringung zu geben[180].
Als Ursache des Absturzes der Ju 290 V1 wird in der Literatur stets die scheinbar durchaus einleuchtende Erklärung angegeben, daß infolge der unmittelbar nach dem Start beobachteten sehr steilen Steigfluglage des Flugzeugs die auf dem Boden im Laderaum liegenden oder sitzenden Verwundeten nach hinten gerutscht wären und so der Schwerpunkt sich in eine mit dem Höhensteuer nicht mehr zu beherrschende Rücklage verschoben hätte. Im Kriegstagebuch der KGr.z.b.V. 200[178] und auch von Flugkapt. Hans Baur[73] wird sogar die Ansicht vertreten, daß die Verwundeten schon durch die große Startbeschleunigung der Ju 290 ins Rutschen gekommen wären.

Dipl.-Ing. Geyling, der mit der SB+QB in den Kessel mitgeflogen war und das Wrack untersucht hatte, kam in seinem Bericht zu einem anderen Schluß. Er hält wohl mit Recht Flugkapt. Hänig für einen viel zu erfahrenen Piloten, als daß er, im Bewußsein der Art und Unterbringung seiner menschlichen Fracht, beim Start das Flugzeug so abrupt beschleunigt und es unmittelbar nach dem Abheben in eine so steile Fluglage gebracht hätte, wie sie offenbar tatsächlich eingetreten war. Geyling suchte und fand am Wrack aber etwas anderes. Die Ju 290 hatte, um die doch recht großen Handkräfte am Höhenruder beherrschen zu können, eine sogenannte „Federsteuerung" erhalten. Sie wirkte auf das sich über $^{2}/_{3}$ der Ruderspannweite erstreckende und gleichzeitig als Trimmruder dienende Hilfsruder. Die Feder, zusammen mit einem Dämpfungselement, war von einer Weichgummi-Faltenmanschette umhüllt, welche den Austritt von Dämpfungsfett verhindern sollte. Diese Manschette aber zeigte sich am Wrack der V1 hartgefroren und zerbrochen. Sie hatte, nachdem das Flugzeug bis in die Nacht hinein in Pitomnik gestanden hatte, der Feder keinerlei Bewegungsmöglichkeit mehr gelassen. Flugkapt. Hänig muß also mit gleichzeitig leicht schwanzlastig angestellter Höhenflosse gestartet sein und hatte dann wegen des wirkungslos gewordenen Federelements nicht mehr die Kraft aufbringen können, die durch das Zusammenwirken beider Einflußgrößen entstehende aufbäumende Wirkung mit dem Höhenruder zu überdrücken. Erst dann, nach Erreichen der kritischen Rumpfneigung und vermutlich ziemlich gleichzeitig auch der Überziehgeschwindigkeit, dürften die Verwundeten verrutscht sein. Die Maschine schmierte über den linken Flügel ab, der auch als erstes Teil auf den Boden aufschlug, gefolgt vom







△◁ Flugkapitän Hänig auf dem Weg nach Stalingrad am Steuer der Ju 290 V1.
△ Flugplatz Pitomnik bei Stalingrad, 13. Januar 1943. Das Wrack der nachts beim Start abgestürzten Ju 290 V1 liegt auf dem Rücken, die Besatzung und viele der Verwundeten an Bord sind tot.

◁ Der Zustand des Wracks zeigt die Wucht des Aufpralls.





△ Die Form der Trapoklappe entspricht weitgehend der in der Ju 90 V8 eingebauten. Zu beachten ist auch die doppelte Visiereinrichtung für das MG 151/20 im Heckstand.

▽ Betanken der Ju 90 V5 in Warschau, Anfang Februar 1943 auf dem Weg nach Dnjepropetrowsk. Daß es sich um Motoren BMW 132 M handelt, ist eindeutig zu erkennen. Am Boden der Flugzeugprüfer Müller, auf dem Flügel (rechts) der Bordmechaniker Drobeck von Junkers.

△ Die aerodynamisch gut ausgebildete Form der Führerraumverglasung, als Einheitsführerraum auch an der Ju 252 und 352 verwendet, ist hier gut zu erkennen.





◁ Zur Front werden im Februar 1943 Soldaten befördert, zurück Verwundete. An der W.Nr.0005, hier wieder in die GF+GE zurückverwandelt, haben die vielen Wechsel zwischen zivil und militärisch deutliche Spuren hinterlassen. Zu beachten sind die gelben Unterseiten der Motorhauben.

10. Februar 1943 in Dnjepropetrowsk: die Ju 90 V7 (Major v. Goessel), die V8 (Oberleutnant Hinkes) und die Ju 90 W.Nr.0007 (vermutlich Lt. Puhrmann). ▽







△ Oberleutnant Hinkes (links) und Major von Goessel in Dnjepropetrowsk vor der Ju 90 V8, die immer noch das Abzeichen der Savoiastaffel trägt.

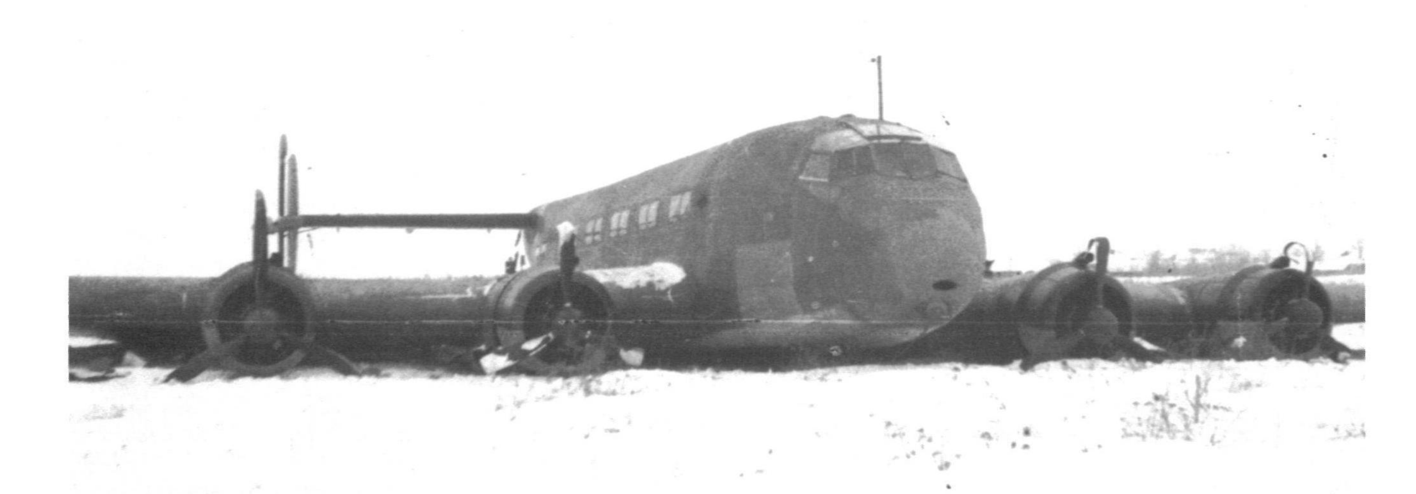
Die W.Nr.0009 als BJ+OV im Einsatz bei der Luftverkehrsgruppe im Osten, etwa Januar 1943. Rechts der Flugzeugführer, Ofw. Schweighofer. △



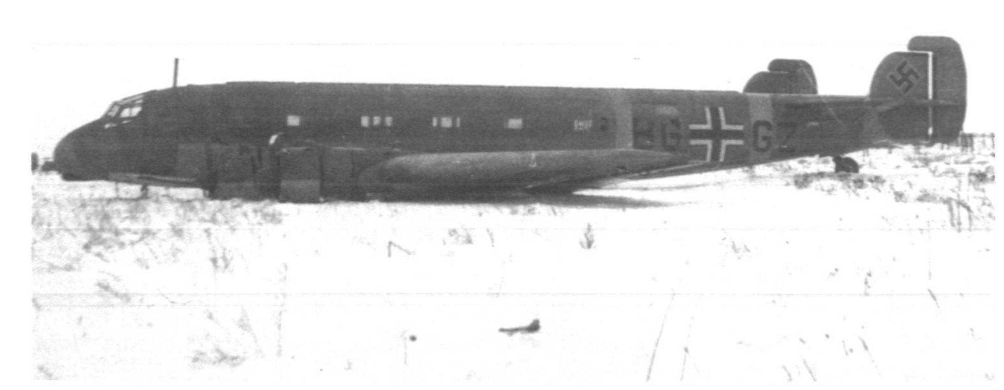


△ Den Namen „Oldenburg" hat die W.Nr.0007 auch als Luftwaffenflugzeug während ihrer Versorgungsflüge im Winter 1942/43 im Osten behalten. Bei der Reparatur der Bugkappe nach dem Blitzschlag vom November 1942 ist der ganze Rumpfbug in einem vom übrigen Anstrich etwas abweichenden Farbton gespritzt worden.

△ Die W.Nr.0007, noch mit Namen „Oldenburg", bringt im Januar 1943 Nachschubgüter vermutlich nach Stalino und nimmt Verwundete zurück. In den Kessel von Stalingrad ist sie nicht geflogen.



△ Beim Flug zum Einsatz Stalingrad brach am 30. Januar 1943 bei der Landung in Charkow das Fahrwerk der BG+GZ (W.Nr.0008).
Da der Flugplatz bald nach der Bauchlandung der ehemaligen „Hessen" von den deutschen Truppen aufgegeben werden mußte, blieb nur die Sprengung des Flugzeugs übrig. Auffallend sind die nicht der Vorschrift entsprechenden Balkenkreuze am Rumpf. ▷



Rumpfbug, um sich dann zu überschlagen[180]. Das Verrutschen dürfte also nicht die Ursache des Absturzes, sondern lediglich die Folge einer ganz anderen Störung gewesen sein.
Für die SB+QB sollte ihr Flug in den Kessel am 13. Januar der einzige bleiben. Sie und ein neben ihr fliegender „Condor" wurden bei glasklarem Wetter schon auf dem Hinweg von fünf feindlichen Jägern angegriffen, von denen sich zwei auf die Fw 200 und drei auf die Ju 290 stürzten. Bei einem Anflug erhielt die SB+QB mehrere Treffer, die sich aber scheinbar auf die Flugfähigkeit nicht auswirkten. Doch bei der Prüfung nach der Landung in Pitomnik zeigte sich, daß ein Geschoß die Hauptkraftstoffleitung direkt hinter der Pumpe getroffen hatte, während ein anderes, ein Sprenggeschoß, durch den unteren Gurt eines Flügelholms gegangen war. Außerdem gab es eine Menge Einschußlöcher, die aber ohne größere Bedeutung waren. Nach provisorischer Reparatur der Kraftstoffleitung mit Hilfe einer Ledermanschette, die mit Draht befestigt wurde, starteten Maj. Wiskandt und der als 2.Flugzeugführer eingesetzte Junkerspilot Hesselbach mit nur etwa zehn Schwerverwundeten (wegen der Belastung des beschädigten Holms!) zum Heimflug. In Stalino zählte dann die Besatzung nicht weniger als 123 Einschüsse. Unter diesen Umständen waren weitere Einsätze nicht zu vertreten und so ging das Flugzeug am 17. Januar mit einer Flugzeit von $5^1/_2$ Stunden im Direktflug zurück, zunächst nach Rangsdorf und am nächsten Tag erst in die Werft nach Tempelhof. Die Beseitigung der Schäden, die sich z.T. als noch schlimmer herausstellten als man ursprünglich angenommen hatte, dauerte bis zum 5. Februar. Einen Tag später flog das Flugzeug mit Maj. Wiskandt und seiner Besatzung wieder in den Einsatz nach Osten[141]. Für die 6.Armee aber war bereits am 2. Februar ihr bitteres Ende gekommen.
Trotz der in Afrika nach der Landung der Amerikaner ebenfalls immer bedrohlicher werdenden Situation waren im Laufe des Monats Januar 1943 nach und nach auch die anderen Ju 90 aus Italien abgezogen worden. Sie kamen allerdings z.T. zuerst noch nach Staaken zur Überholung, bevor die meisten davon gegen Ende des Monats nach Osten abkommandiert wurden. Wahrscheinlich wurden bei dieser Gelegenheit bei einigen der Ju 90 die Heckstände mit einem MG 15 eingebaut. Außerdem scheinen die W.Nr.0006, 0007 und 0008 erst von da an ihre Stammkennzeichen BG+GX, GY und GZ geführt zu haben.
An dieser Stelle sei eine kleine Abschweifung gestattet. Daß es „bei der Luftwaffe nichts gab, was es nicht gab" ist ein wohl bekannter und vielfach bestätigter Ausspruch. Er gilt auch hier. Die beiden Ju 90, W.Nr.0007 und 0008, trugen mit BG+GY und BG+GZ nämlich Stammkennzeichen, die praktisch zur selben Zeit noch zwei anderen Junkersflugzeugen zugeteilt wurden. Es waren dies die Ju 288 V101 und V102, welche dieselben Kennzeichen von ihren Erstflügen (Anfang 1943) an trugen, möglicherweise aus Versehen, aber auf jeden Fall nachgewiesenermaßen ...
Auf dem Weg nach dem Osten ging am 30. Januar 1943 das eine dieser beiden Flugzeuge, die BG+GZ (W.Nr.0008, früher D-ATDC „Hessen") in Charkow verloren. Bei der Landung auf dem dortigen Flugplatz war die Maschine (Flugzeugführer Lt. Herbert Wagner) in eine größere Schneewehe geraten, wobei das Fahrwerk brach (siehe Bild). Eine Reparatur an Ort und Stelle war unter den gegebenen Umständen nicht möglich, weil Flugplatz und Stadt von den deutschen Truppen geräumt werden mußten. So blieb nur die Sprengung übrig[181]. Ein bereits an anderen Stellen mit mehr oder weniger falschem Bildtext veröffentlichtes Foto des ausgebrannten Flugzeugs wurde erst aufgenommen, als Charkow wieder zurückerobert worden war.

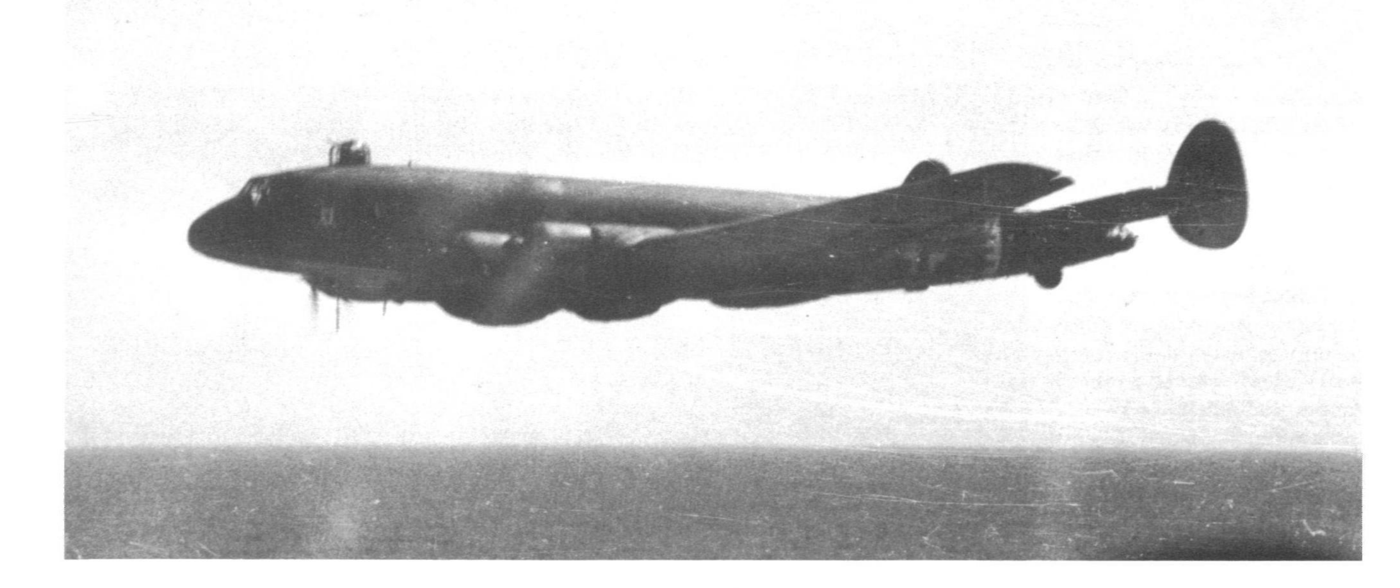
Im Süden und Osten Europas (Lufttransportstaffel 290)

Zwischen Mitte Februar und Ende März 1943 wurden alle im Osten noch fliegenden Ju 90 nach Tempelhof zurückbeordert, um zusammen mit den übrigen Flugzeugen dieses Musters in einer dort neu gebildeten Einheit zusammengefaßt zu werden. Der Ort der Aufstellung war natürlich nicht zufällig gewählt. Dort saß bekanntlich bis dahin und auch weiter sowohl die Luftverkehrs-Gruppe Berlin als auch die ihr unterstellte Luftverkehrs-Staffel Tempelhof, welche die Einsätze der meisten Ju 90 gelenkt hatte. So gibt es also einen unmittelbaren Zusammenhang und einen fließenden Übergang zwischen der letzteren und der neu gebildeten Einheit. Vermutlich dürfte der Wunsch nach besserer Anpassungsfähigkeit an die sehr unterschiedlichen Aufgaben ein Beweggrund für die Zusammenfassung aller verfügbaren Großtransportflugzeuge in einer Hand gewesen sein.
Die Bezeichnung der Staffel (LTS 290) scheint aber nicht von Anfang an festgestanden zu haben. In einem Dokument vom 26. Februar 1943, welches die Zuteilung eines bestimmten Flugzeugs, einer Fw 200, an die Staffel betrifft, wird diese nur als „Transporterstaffel Berlin-Tempelhof" bezeichnet. Möglicherweise wurde sie erst etwas später in LTS 290 umbenannt, nachdem sie offensichtlich dazu bestimmt worden war, die aus der gerade anlaufenden Serie kommenden Transportflugzeuge Ju 290 A-1 aufzunehmen, von denen ja acht Stück in Auftrag waren. Bis es soweit war, sollte die Staffel alle noch vorhandenen Ju 90 (mit Ausnahme der bei der DLH geflogenen V3 und der als Waffenerprobungsträger bei der E-Stelle Tarnewitz dienenden 0001) zusammenfassen. Dazu kam noch eine Ju 252 (V5) sowie eine völlig unbewaffnete Fw 200 (NA+WN) die vorher als Erprobungsträger und Reiseflugzeug bei der Herstellerfirma Focke-Wulf gedient hatte. Eine zweite, mit der Bewaffnung der Ausführung C-5 versehene Fw 200 (NT+BN), gehörte vorübergehend für die Dauer von etwa einem Monat ebenfalls zum Bestand. Beide Condore wurden Ende Januar 1943 in Tempelhof an die Einheit übergeben. Nach einem Aktenvermerk vom 10. Februar 1943 des Kommandeurs der E-Stellen, Oberstlt. Petersen, sollte die Einheit auch noch drei Stück Go 244 „der neuesten Ausführung" zur Erprobung erhalten, wozu es dann aber anscheinend doch nicht kam.
Unterstellt war die LTS 290 ebenso wie die LTS (See) 222 der Luftverkehrs-Gruppe Berlin unter Maj. d.R. Rudolf Krause, dem früheren Flugbetriebsleiter der DLH.
Als Staffelkapitän war nach dessen eigenen Angaben zunächst Hptm. d. R. Hans Haumann eingesetzt, der aber bald von dem von der E-Stelle Rechlin kommenden Hptm. Heinz Braun abgelöst wurde. Braun hatte dort als Typenbegleiter der Ju 290 die Entwicklung des Musters von den Anfängen her verfolgt und kannte somit sowohl die Leistungen und Eigenschaften aber auch die zu dieser Zeit immer noch vorhandenen Schwächen des Flugzeugs ganz genau[159]. Als Technischer Offizier (T.O.) der Staffel war Oblt. Heinz Hinkes vorgesehen, der bereits seit dem 25.1.1943 mit der Ju 90 V8 Transporte nach dem Osten geflogen hatte[182]. Mit demselben Datum weist ihn übrigens sein Soldbuch als zur LTS 290 zugehörig aus. Er wurde aber schon am 17. April wieder abkommandiert. An seine Stelle trat Oblt. Gerhard Wasserkampf, der vorher T.O. bei der KGr.z.b.V. 400 gewesen war.
Die Besatzungen, überwiegend von der Luftwaffe, kamen zum größten Teil mit den Flugzeugen mit. Viele von ihnen hatten sie schon bei der Luftverkehrs-Staffel Tempelhof geflogen und waren so mit ihren Maschinen bestens vertraut. Vereinzelt waren noch ehemalige Lufthanseaten dabei, wie z. B. die Flugkapitäne

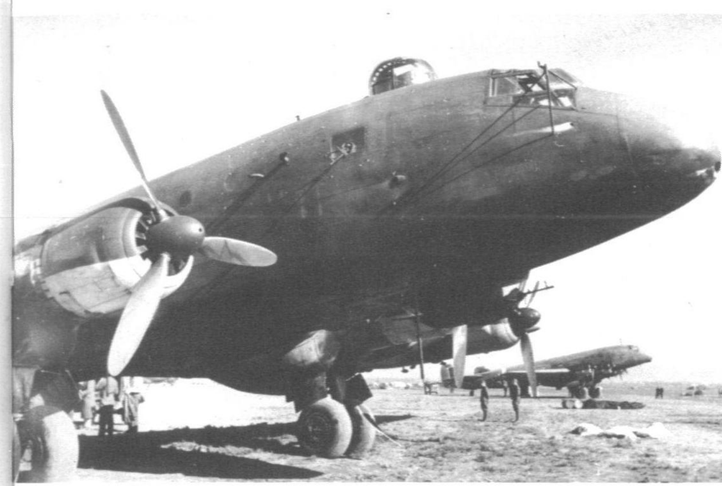


△ Hauptmann Braun, der erste Staffelkapitän der Lufttransportstaffel 290 (LTS 290), mit seinem Foxl in Grosseto, Mai 1943.

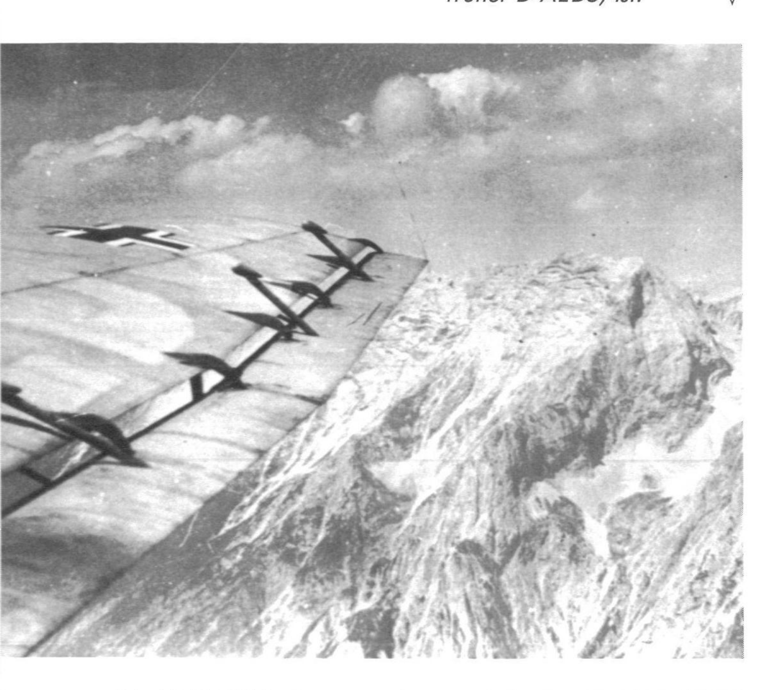
von Goessel und Wiskandt, beide als Majore d. R., Gymnich und Vogel als Hauptleute d. R., Gutschmidt als Oblt. und Puhrmann als Lt. Alle wurden aber bald zur Lufthansa zurückgerufen, möglicherweise zum Teil auch auf eigenen Wunsch.
Als Zeitpunkt der Aufstellung der Staffel wird in der Literatur meist der 1. Januar 1943 genannt. Dieses Datum könnte man nur dann als richtig betrachten, wenn es für die noch einfach „Transporterstaffel" genannte Vorläuferin der LTS 290 gelten sollte, welche aber noch nicht als bereits einsatzfähig angesehen werden kann. Die Flugzeuge, welche diese Staffel bilden sollten, waren zu dieser Zeit und noch lange danach weit über Europa verstreut, die meisten im Osten, einige in Italien, andere in Überholung oder auch noch im Herstellerwerk im Versuchsflugbetrieb. Hptm. Haumann selbst war nur bis zum 31. Januar bei der Staffel, wie sein Wehrpaß ausweist. Andererseits zeigen Eintragungen im Flugbuch von Hptm. Braun, daß dieser zumindest bis Anfang Februar noch in Rechlin tätig war[159]. Im Soldbuch des damaligen Uffz. Erich Friedrich, der schon früh zur Staffel kam, ist die Zugehörigkeit zur LTS 290 unter dem Datum des 21. Januar 1943 eingetragen. Es ist also durchaus denkbar, daß die Aufstellung (unter Hptm.Haumann) zwar schon Anfang Januar oder sogar noch etwas füher befohlen und auch begonnen wurde, aber erst zu Anfang des Folgemonats (unter Hptm. Braun) wirklich erfolgt und weitgehend abgeschlossen worden ist. Bis zum Erreichen der Einsatzbereitschaft der Staffel scheinen dann noch einige Wochen mehr vergangen zu sein.
Erst Anfang bis Mitte März dürfte es endlich so weit gewesen sein. Tatsächlich lassen einige der hierzu verwendeten Flugbücher erkennen, daß die Flugzeuge im Laufe des Monats März in Tempelhof zusammengezogen wurden, um am 28.d.M. dann nach Italien zu verlegen, und zwar nach Grosseto, von wo aus anschließend unter dem Kommando des in Rom sitzenden Transportfliegerführers 1 Nachschub nach Afrika geflogen wurde.
Zu dieser Zeit war die Lage des Afrikakorps immer kritischer geworden und seine Versorgung laufend schwieriger und ver-



△ Die V8 im Verband mit den anderen „schnellen" Flugzeugen der LTS 290 auf dem Rückweg von Afrika. Weil sie noch mit Stammkennzeichen fliegt, muß die Aufnahme etwa Ende April 1943 gemacht worden sein.



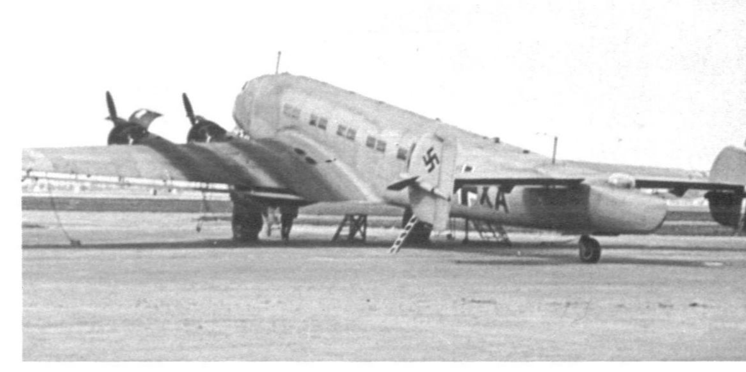
◁ Die V7, einwandfrei an ihren Rückblickspiegeln zu identifizieren. Hier hat das Flugzeug Luftschrauben mit Metallblättern.
Im Hintergrund die ebenfalls zur Staffel gehörende Ju 90, W.Nr.0009, noch mit dem Stammkennzeichen BJ+OV.



Flug über die Alpen nach Italien. Die noch sichtbaren Reste des ursprünglichen zivilen Kennzeichens lassen erkennen, daß es die W.Nr.0005, früher D-AEDS, ist. ▽



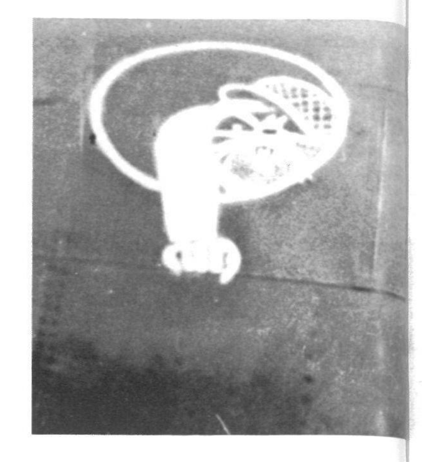
Die W.Nr.0152, immer noch als SB+QB, Anfang April 1943 bei der LTS 290, hier zusammen mit der Ju 90 V7 und der Ju 90, W.Nr.0009, auf einem wahrscheinlich tunesischen Flugplatz.



Ein bereits bekanntes Bild der V4, hier noch mit ihrem Stammkennzeichen KH+XA, am 1. April 1943 in Wien-Aspern. Das Flugzeug hat bereits einen behelfsmäßigen Abwehrstand mit MG 15 im Heck eingebaut. Die Jumo 211 F haben offensichtlich im Betrieb erheblich gerußt. ▽

lustreicher. Feindliche Jäger in zunehmender Zahl zwangen die Transportverbände, mit ihren Ju 52 in möglichst dicht geschlossenen Pulks zu fliegen, um bei der ohnehin dürftigen Abwehrbewaffnung sich gegenseitig wenigstens etwas Feuerschutz geben zu können.
Für die nun neu hinzukommende LTS 290 ergaben sich andersartige Probleme. Alle ihre Flugzeuge (siehe Aufstellung über den Flugzeugbestand, Anlage 9) waren wesentlich schneller als die langsamen Ju 52, so daß ein Verbandsflug zusammen mit diesen nicht in Frage kam. Untereinander aber streuten die Leistungen ebenfalls beträchtlich, weshalb sich beim Einsatz zwangsläufig zwei Gruppen von Flugzeugen herausbildeten. In der einen, der

schnelleren, konnten außer den beiden Ju 290 nur noch die Ju 90 V7 und V8, die Ju 90 V4 mit ihren stärkeren Jumo 211 F, die eine noch existierende Südafrika-Maschine 0002 mit ihren Twin Wasp-Motoren und die Ju 252 mithalten. Alle anderen Flugzeuge aber, die sechs Kleinserien Ju 90 und die Fw 200 bildeten die „langsame" Gruppe. Ausgerechnet diese waren es aber auch, die nur über eine sehr schwache Bewaffnung oder, wie die Fw 200, über gar keine verfügten. Dennoch ist es erstaunlich, daß die Staffel während der ganzen Zeit ihres Einsatzes im Mittelmeerraum keinen einzigen Verlust durch feindliche Jäger erlitten hat. Vielleicht war aber gerade das Fliegen getrennt von den großen Ju 52-Pulks und — auch im Gegensatz zu diesen — zu ganz unregelmäßigen Zeiten, mit ein Grund dafür.
Als Basis war der Staffel der Flugplatz von Grosseto zugewiesen worden. Dieser Platz, an der Westküste Italiens etwa 150 km nördlich von Rom gelegen, war für Transporte nach Afrika eigentlich zu weit im Norden. Man hatte sich dafür wohl entscheiden müssen, weil die süditalienischen Plätze mit Ju 52-Verbänden stark überbelegt waren. Das brachte allerdings mit sich, daß von dem Kraftstoff, den die Flugzeuge der Staffel nach Afrika brachten, ein erheblicher Teil auf dem Zielflugplatz wieder für den eigenen Rückflug getankt werden mußte. Das daraufhin gewählte Staffelabzeichen sollte wohl ein Ausdruck für dieses Mißverhältnis von Aufwand zu Ergebnis sein. Es war der damals als Energie verschwendendes Negativsymbol allseits bekannte „Kohlenklau". Daß solch ein Abzeichen, das drastisch, aber der Wahrheit entsprechend war, an höherer Stelle nicht gerade gerne gesehen wurde, ist klar. Es dauerte auch keine zwei Monate, bis seine Verwendung untersagt wurde ...
Wenn auch nicht durch Feindeinwirkung in der Luft, traten doch bald die ersten Flugzeug- und nicht viel später auch Personalverluste ein.
Als erstes Flugzeug machte die Ju 290 SB+QB (W.Nr.0152) unter Maj. Wiskandt am 7. April auf dem Behelfslandeplatz E 16 (Megrine) bei Tunis Bruch[183]. Da an eine Reparatur nicht zu denken war, wurde das Flugzeug ausgeschlachtet und dann



Das nur für kurze Zeit geführte Staffelabzeichen der LTS 290, hier an der Ju 252 V5, DF+BQ bzw. J4+LH. ▷



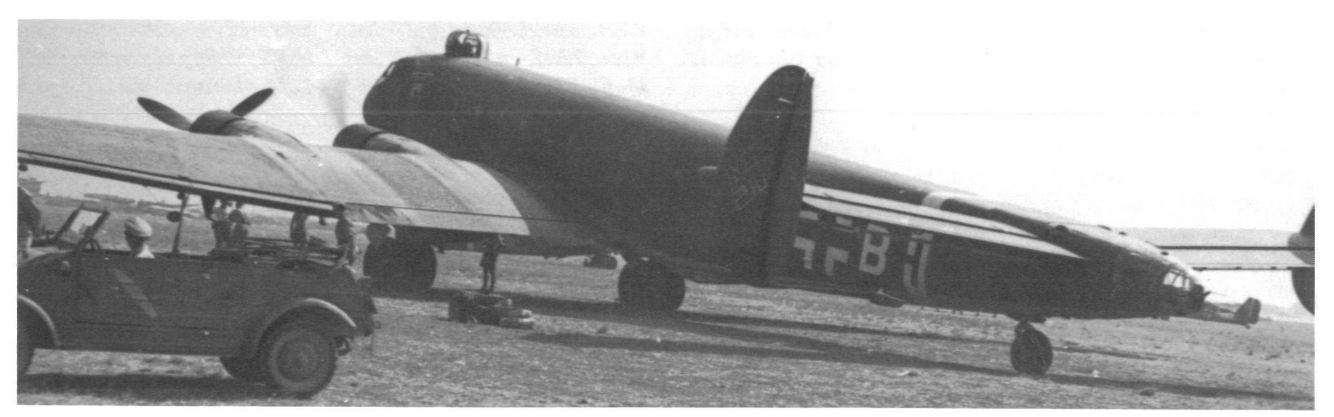
Das Ende der SB+QB am 7. April 1943 auf dem Behelfslandeplatz E 16, Megrine bei Tunis. Da nach der Bruchlandung weder eine Reparatur noch eine Bergung möglich war, wurde das Flugzeug ausgeschlachtet und der Rest in Brand gesteckt. Zu beachten ist das weiße Band um den linken Flügel. ▽



Mit nur drei Monaten Lebensalter mußte die frühere SB+QD, W.Nr.0154, schon am 1. Mai 1943 als Totalverlust abgeschrieben werden. Das Verbandskennzeichen der LTS 290, J4+AH, hatte sie nur wenige Tage getragen. ▽▽



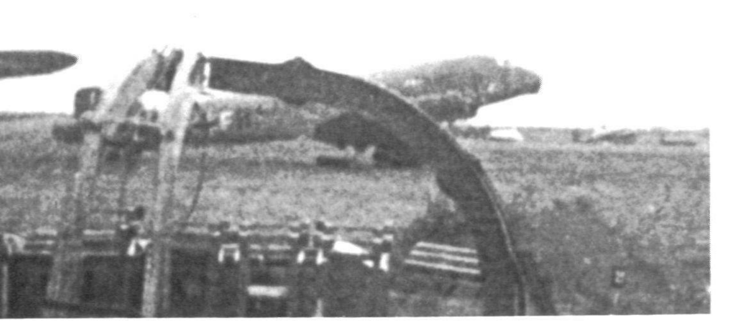
◁ Umladen des transportierten Nachschubs auf einem nordafrikanischen Flugplatz aus der V4 auf einen erbeuteten englischen Lastwagen. Das Flugzeug fliegt hier noch unter seinem Stammkennzeichen KH+XA.



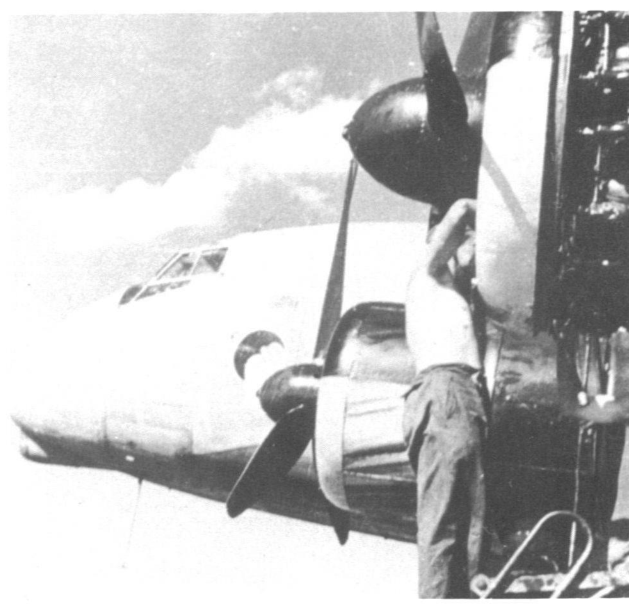
Bei der LTS 290 in Grosseto wurde die V8 zur J4+BH. ▽

angezündet. Die Reste wurden zur Seite gezogen, um den Platz wieder frei zu haben.
Am 1. Mai ging auch die zweite Ju 290 in Sidi Achmed (Bizerta) verloren[176]. Die Maschine (mit Hptm. Vogel als Flugzeugführer), welche wenige Tage zuvor das neu zugeteilte Verbandskennzeichen J4+AH (anstelle von SB+QD) erhalten hatte, riß sich bei einer Nachtlandung am Rande des Flugplatzes an einem nicht erkannten Feldbahngleis das Fahrwerk ab und mußte ebenfalls aufgegeben werden.
Beide Flugzeuge wurden durch die bald darauf anrückenden Amerikaner sorgfältig untersucht und die gefundenen Erkenntnisse in zwei ausführlichen Berichten festgehalten[184,185].
Damit hatte die Staffel keine Ju 290 mehr, sollte aber auch keine mehr bekommen, da die Serienfertigung, wie weiter oben bereits berichtet, schon ausschließlich auf Fernaufklärer A-2 bzw. A-3 umgestellt worden war.
Welche Transportleistungen aber von diesen beiden Ju 290 und den anderen zwei „Großen", der Ju 90 V7 und der V8, in der Zeit zwischen dem 15. Februar und dem 30. April erbracht worden sind, zeigt ein Bericht der Flugleitung der LTS 290 mit Datum 10. Juli 1943. Ohne Werkstatt-, Probe- und Verlegungsflüge waren mit den vier Flugzeugen 60 Einsätze geflogen worden, bei denen 115.600 km zurückgelegt wurden. Befördert wurden 245 t an Material und Gerät sowie 2241 Personen mit ihrer Ausrüstung. Dafür hatten 392.800 l Kraftstoff aufgewendet werden müssen. Auf jedes der vier Flugzeuge entfielen somit im Durchschnitt 16 Einsätze mit einer mittleren Streckenlänge von 1927 km und einer Transportleistung von 7,8 t pro Flug.
Die einzige noch vorhandene Fw 200 der Staffel war nach nur einem einzigen Einsatz schon sehr früh wegen der fehlenden Bewaffnung als ungeeignet zurückgegeben worden. Oberfeldwebel Hans Georg Boldt hatte das Flugzeug am 6. April zusammen mit seinem Bordmechaniker Oberfeldwebel Ludwig Baart über Nürnberg nach Tempelhof gebracht[186], wobei er den Nürnberger Flughafen buchstäblich mit den allerletzten Tropfen Kraftstoff erreichte. Beim Ausrollen blieben alle vier Motoren stehen. Das Flugzeug flog dann bei der DLH als D-AMHL „Pommern".
Mit der Ju 252 V5 war der T.O. Oblt.Wasserkampf selbst bei einer Landung in Grosseto am 27. April in einen Graben gerollt, wobei das Fahrwerk brach. Bevor noch mit der Reparatur begonnen werden konnte, war dann eine Ju 88 in das auf dem Bauch liegende Flugzeug hinein gelandet, so daß es abgeschrieben werden mußte. Die Staffel bestand somit nur noch aus Ju 90, wobei die V7 und die V8 als die größten und schnellsten der verbliebenen Flugzeuge zu „Flaggschiffen" wurden. Sie hatten bei der Zuteilung der neuen Verbandskennzeichen J4+CH bzw. J4+BH erhalten.
Das Ende der Kämpfe in Nordafrika am 12. Mai 1943 veränderte für die Staffel vieles. Wie alle Flugplätze in Italien wurde auch Grosseto zunehmend Ziel alliierter Bombenangriffe, wodurch die Einheit ihre ersten Personalverluste erlitt. Während der erste Angriff am 26. April noch ziemlich glimpflich abgegangen war,

verursachte der zweite am 20. Mai sowohl erhebliche Verluste an Menschenleben als auch Schäden an Einrichtungen und Flugzeugen. Dazu gehörte auch eine der Ju 90 der Staffel, die zwar weit draußen auf dem Flugplatzgelände abgestellt gewesen war, aber dennoch durch einen Bombentreffer unmittelbar vor dem Flugzeug zum Totalverlust wurde, wie die Bilder zeigen. Es handelte sich um die J4+FH, die fühere D-ADFJ „Baden",



Wenn auch in schlechter Qualität zeigt das Bild doch die J4+FH, W.Nr.0003, noch in guter Verfassung, aufgenommen Anfang Mai 1943 in Grosseto. △



Wartungsarbeiten an der W.Nr.0007 in Grosseto im Mai 1943. Es war in der kurzen Zeit, während der die LTS 290 ihr Abzeichen, den Kohlenklau, zeigte. △

W.Nr.0003, welche zuletzt das Stammkennzeichen GF+GA getragen hatte[176]. Aus genau diesem Flugzeug aber sollte doch — laut Literatur — die Ju 90 V7 „durch Umbau" entstanden sein ...

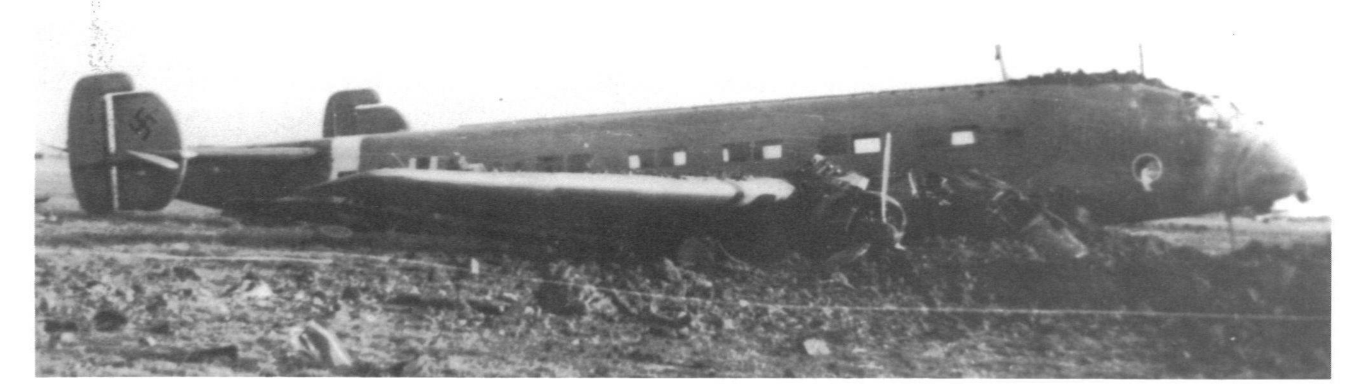
Der 15. Mai hatte für die Transportfliegerverbände die lange geplante große Umorganisation gebracht, bei der u.a. die bisherigen Kampfgeschwader z.b.V. und Kampfgruppen z.b.V. in Transportgeschwader umgewandelt bzw. zu solchen zusammengefaßt wurden. Die LTS 290 blieb davon vorerst unberührt und behielt ihre Bezeichnung, ihre Verbandskennzeichen, ihren Standort Grosseto und ihre Selbständigkeit weiterhin bei. Sie war jetzt aber nicht mehr der LVG Berlin unterstellt, sondern unterstand dem neu gebildeten XIV.Fliegerkorps direkt. Ihre Bezeichnung war allerdings seit dem Verlust der zweiten Ju 290 eigentlich sinnlos geworden, da ja weitere Flugzeuge dieses Musters für Transportzwecke aus den weiter oben behandelten Gründen nicht mehr zur Verfügung standen.

Anfang Juni wurde Hptm. Braun nach Rechlin zurückgerufen. Sein Nachfolger als Staffelkapitän wurde der bisherige Technische Offizier, Oblt. Wasserkampf, der die Einheit dann bis Kriegsende führte.

Der nächste „kritische" Einsatz war die durch die Kriegsereignisse notwendig gewordene Räumung Korsikas und Sardiniens, die sich infolge der immer erdrückender werdenden Luftüberlegenheit der Gegner zu einem sehr verlustreichen Unternehmen gestaltete. Auch die LTS 290 blieb davon nicht unberührt.

Bei einem Flug von Pisa nach Borgo auf Korsika wurde am 23. Juli die Ju 90 J4+JH (W.Nr.0007, früher D-AFHG „Oldenburg", dann BG+GY), mit Oberfeldwebel Boldt am Steuer, kurz vor der Küste Korsikas von einem zweimotorigen britischen Flugzeug, einer Martin „Marauder" (328 Wing) von links hinten angegriffen und mehrfach beschossen. Ein während des Angriffs aus der feindlichen Maschine heraus aufgenommenes Foto ist bereits mehrfach veröffentlicht worden (siehe Bild).

Möglicherweise haben andere gegnerische Flugzeuge etwas später die Ju 90 im flachen Wasser dicht am Ufer liegen sehen, woraus dann die Besatzung des Angreifers, Wing Commander W.Maydwell, scheinbar zu Recht, den Anspruch herleitete, die Ju 90 „abgeschossen" zu haben. Diese Meinung ist nicht berechtigt. Zwar hatte die Ju 90 bei dem Angriff mehrere Treffer erhalten, die aber keineswegs die sichere Weiterführung des Fluges beeinträchtigt hätten, nicht einmal dadurch, daß als deren Folge der Ladedruck des linken Außenmotors abfiel und dieser schließlich stehen blieb. Wenn das Flugzeug dann dennoch dicht am Strand vor Bastia eine Wasserlandung machen mußte, so war das kein britisches, sondern ein deutsches „Verdienst". Die zum Schutz des Hafens von Bastia eingesetzte eigene leichte Flak war es nämlich, die diese im Flugzeug-Erkennungsdienst wohl nur wenig beachtete viermotorige Maschine mit dem doppelten Seitenleitwerk — noch dazu gegen die Sonne — möglicherweise als „Liberator" und somit als „feindlich" ansah und das Feuer darauf eröffnete. Mit bestem Erfolg! Nun fiel auch noch der rechte äuße-



Unversehrt scheint nur das Staffelabzeichen, der Kohlenklau, geblieben zu sein. ▽



△ Nur wenig später am 20. Mai 1943, ereilt das Flugzeug bei einem Bombenangriff auf Grosseto sein Schicksal. Der Einschlag einer Bombe unmittelbar rechts davor bedeutet den Totalverlust der Ju 290.

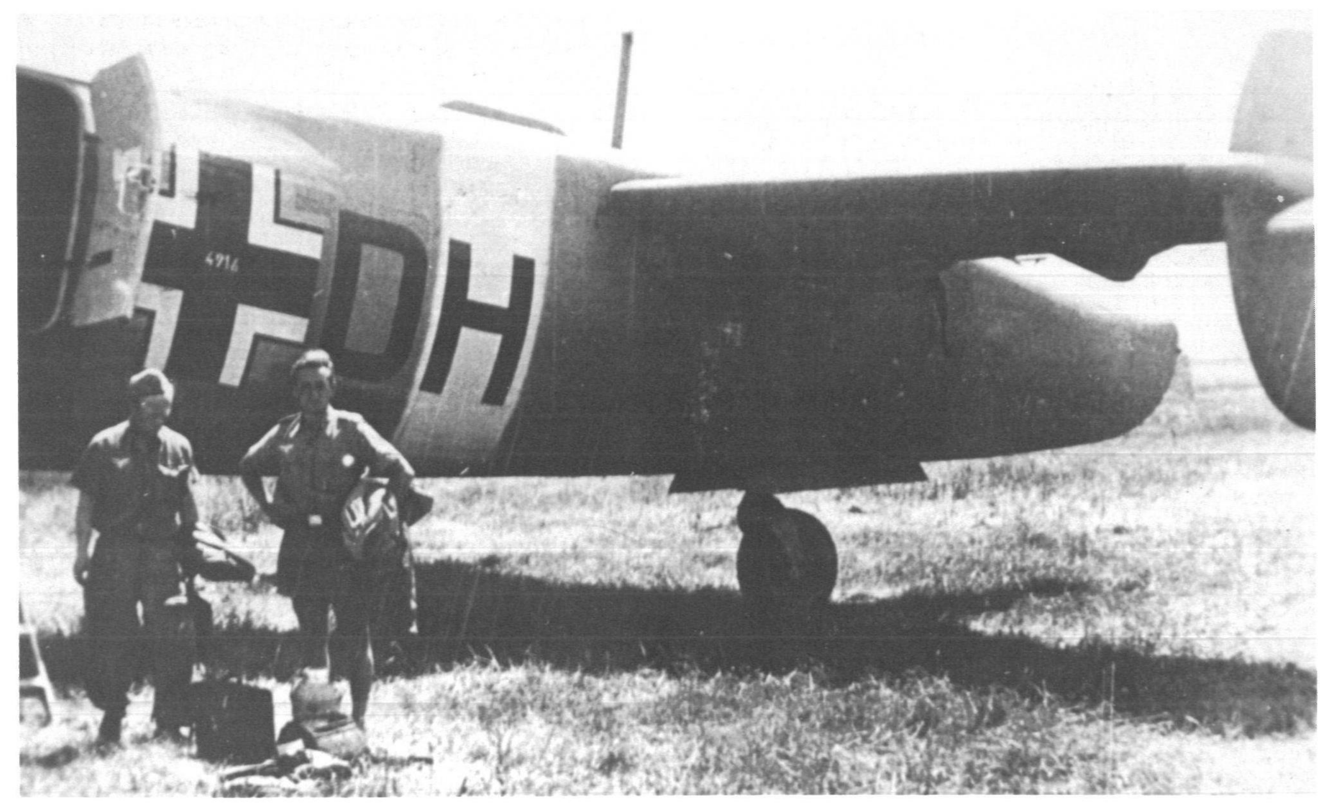


Der Flugplatz Grosseto nach dem großen Bombenangriff am 20. Mai 1943. Der Pfeil zeigt auf die weit draußen abgestellte Ju 90 J4+FH, welche durch eine einzelne Bombe zerstört wurde, die, weitab von den übrigen, unmittelbar vor dem Flugzeug einschlug. △

re Motor wegen 2-cm-Treffer aus, so daß das Flugzeug ständig an Höhe verlor.
Bei der nun unvermeidlich gewordenen Wasserlandung dicht am und parallel zum Strand riß das wohl durch einen weiteren Treffer in der Hydraulikanlage selbsttätig herausgefallene Fahrwerk bei der Wasserberührung sofort ab. Der Aufprall bewirkte außerdem noch eine Drehung des Flugzeugs um die Hochachse, so daß es mit dem Bug vom Land abgewandt im seichten Wasser etwa 50 m vom Strand entfernt liegen blieb. Von der Besatzung war niemand verletzt, lediglich zwei der mitfliegenden Personen hatten Schußverletzungen an den Beinen erlitten. Alle Versuche, die Maschine mit Seilzügen an Land zu ziehen, um sie bergen zu können, mißlangen, so daß sie aufgegeben werden mußte[187].
Den wirklichen Ablauf der Geschehnisse, vor allem was die Rolle der Hafenflak von Bastia betrifft, hat Ofw. Boldt im abgegebenen Gefechtsbericht nicht ganz der Wahrheit entsprechend dargestellt. Er wollte damit, wie er später selbst sagte, „der Flak von Bastia Schwierigkeiten ersparen".
Nach diesem Verlust war der Bestand der Staffel auf nur noch sieben Flugzeuge zusammengeschrumpft. Etwa zur gleichen Zeit erhielt sie als neuen Liegeplatz den E-Hafen Mühldorf/Inn zugewiesen, wo sie bis zu ihrer für den 30. Januar 1945 verfügten Auflösung bleiben sollte.
Die Verlegung von Italien nach Bayern nahm allerdings eine geraume Zeit in Anspruch, nicht zuletzt deshalb, weil der dafür zuständige Offizier z.b.V., Lt. Rudolf Herrmann, trotz aller Bemühungen den erforderlichen Eisenbahntransportraum immer nur teilweise zur Verfügung gestellt bekam. Über viele Wochen hinweg befanden sich somit Teile der Staffel sowohl in Grosseto als auch in Mühldorf.
Die Einsätze, welche im Einzelauftrag in den folgenden Wochen und Monaten sowohl von Grosseto als auch von Mühldorf aus geflogen wurden, führten die Flugzeuge wirklich in fast alle Teile Europas.
Bei einem dieser Flüge, wieder mit Oberfeldwebel Boldt am Steuer, wurde die Ju 90 V8, J4+BH, am 19. August in Rom-Ciampino schwer beschädigt. Beim Start hatte ein weggeschleuderter Stein eines der Holzluftschraubenblätter am rechten Außenmotor so stark beschädigt, daß die entstandene Unwucht ausreichte, den Motor aus seiner Lagerung herauszubrechen, wobei er beim Abfallen auch noch die Landeklappe wegriß. Nach



Oberleutnant Wasserkampf, der Staffelkapitän der LTS 290 in seinem „Wanderer"-Cabriolet, das ebenfalls der „Kohlenklau" ziert. ▷



Die V4 als J4+DH im Sommer 1943 bei der LTS 290 in Grosseto. Die W.Nr.4916 ist auf beiden Rumpfseiten auf dem Balkenkreuz zu finden. Vor dem Flugzeug der Bordmechaniker, Uffz. Hendrich (links) und der 2. Flugzeugführer, Uffz. Funk. ▽



◁ *Leutnant Herbert Wagner am Steuer der Ju 90 V7, mit der er sehr viele Flüge gemacht hat.*

Gaswegnehmen setzte die sich schon in der Luft befindende Maschine wieder auf, geriet aber beim Ausrollen mit dem linken Fahrwerk in einen der vielen vorhandenen Bombentrichter. Das linke Federbein brach ab, so daß auch noch die linke Fläche im Randbogenbereich und das Querruder beschädigt wurden[188].
Ein sofort nach Rom geschickter Bergungstrupp der Staffel, verstärkt durch acht Junkersleute, versuchte zunächst mit Hilfe von Schlauchsäcken, leeren Benzinfässern und Bohlen die Maschine so hoch zu heben und aufzubocken, daß die Schäden genau festgestellt und die Maßnahmen zu ihrer Behebung festgelegt werden konnten. Der auch diesmal wieder zur Schadensfeststellung nach Ciampino entsandte Junkers-Flugzeugprüfer Müller erreichte den Flugplatz aber erst am 25. August. Er stellte fest, daß das Flugzeug mit Fachkräften durchaus wieder aufzubauen wäre. Der Entschluß dazu wurde gefaßt. Doch dann ergaben sich immer wieder neue Schwierigkeiten, die z.T. bedingt waren durch die oft sehr schlechten Nachrichten- und Verkehrsverbindungen, andererseits aber auch durch die verworrenen Zuständigkeitsregelungen. Hinzu kam das Problem der Beschaffung der nötigen Ersatzteile, denn schließlich war die V8 keine Maschine aus der Serie, sondern ein teilweise handgefertigtes Versuchsflugzeug. So ergab sich eine Verzögerung nach der anderen. Trotzdem wurde mit den Reparaturarbeiten bald danach begonnen. Unter welchen Bedingungen das aber geschah, davon geben die Bilder einen Eindruck.
Man darf nicht vergessen, daß bereits einen Monat zuvor Mussolini verhaftet und durch den Marschall Pietro Badoglio als Regierungschef ersetzt worden war. Die Unsicherheit über das weitere Verhalten des bisherigen Bundesgenossen war groß.
Den bald darauf einsetzenden Umschwung zu einer feindseligen Haltung, der — wie bekannt — schließlich am 13. Oktober 1943 sogar zur Kriegserklärung Italiens an Deutschland führte, bekam auch die Reparaturmannschaft zu spüren. Sie geriet, wenn auch nur für drei Tage (vom 9. bis zum 11. September), in die Gefangenschaft von Badoglio-Truppen[189]. Wieder befreit, glaubte die Mannschaft unter den gegebenen Umständen keine Möglichkeit mehr zu sehen, die Reparatur zu Ende zu bringen und flog mit einer Ju 52 nach Grosseto zurück.
Doch schon zwei Tage später wurde sie zur Fortsetzung der Arbeiten wieder nach Ciampino geschickt[190-192]. Trotz aller Unsicherheiten und Schwierigkeiten und ungeachtet der ständig zunehmenden Häufigkeit von alliierten Luftangriffen schien es, als könnte das Flugzeug wieder hergestellt werden, obwohl bei einem überraschenden Angriff am 17. September gegen Mittag



△ *Die letzte der für Südafrika gebauten Ju 90, die W.Nr. 0002, als J4+EH im Einsatz bei der LTS 290, ist an ihrem Tarnanstrich immer sofort zu erkennen. Zu beachten das voll nach oben ausgeschlagene Höhenruder und die im gleichen Sinn mit bewegten, außerhalb der Seitenflosse sitzenden Hilfsruder.*

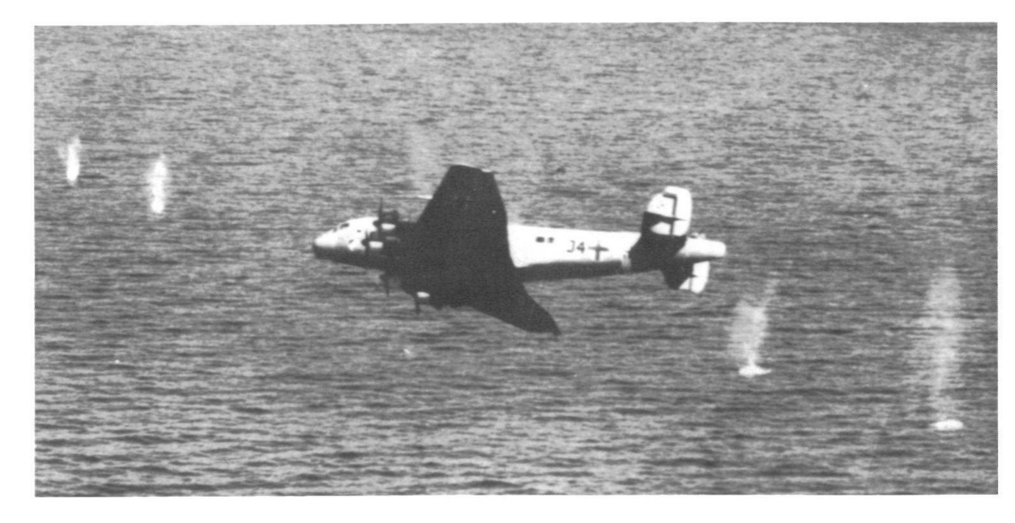


In Grosseto im Juni 1943 trägt die W.Nr.0005 nicht nur die für das Mittelmeergebiet vorgeschriebene weiße Rumpfbinde, was die schwarze Umrandung des genau darauf sitzenden Buchstabens G erfordert, sondern auch das Staffelabzeichen der LTS 290. Davor der Staffelkapitän Wasserkampf. ◁

Das bekannte englische Bild vom Angriff auf die W.Nr.0007, J4+JH, am 23. Juli 1943 vor Korsika bei Bastia. ▷

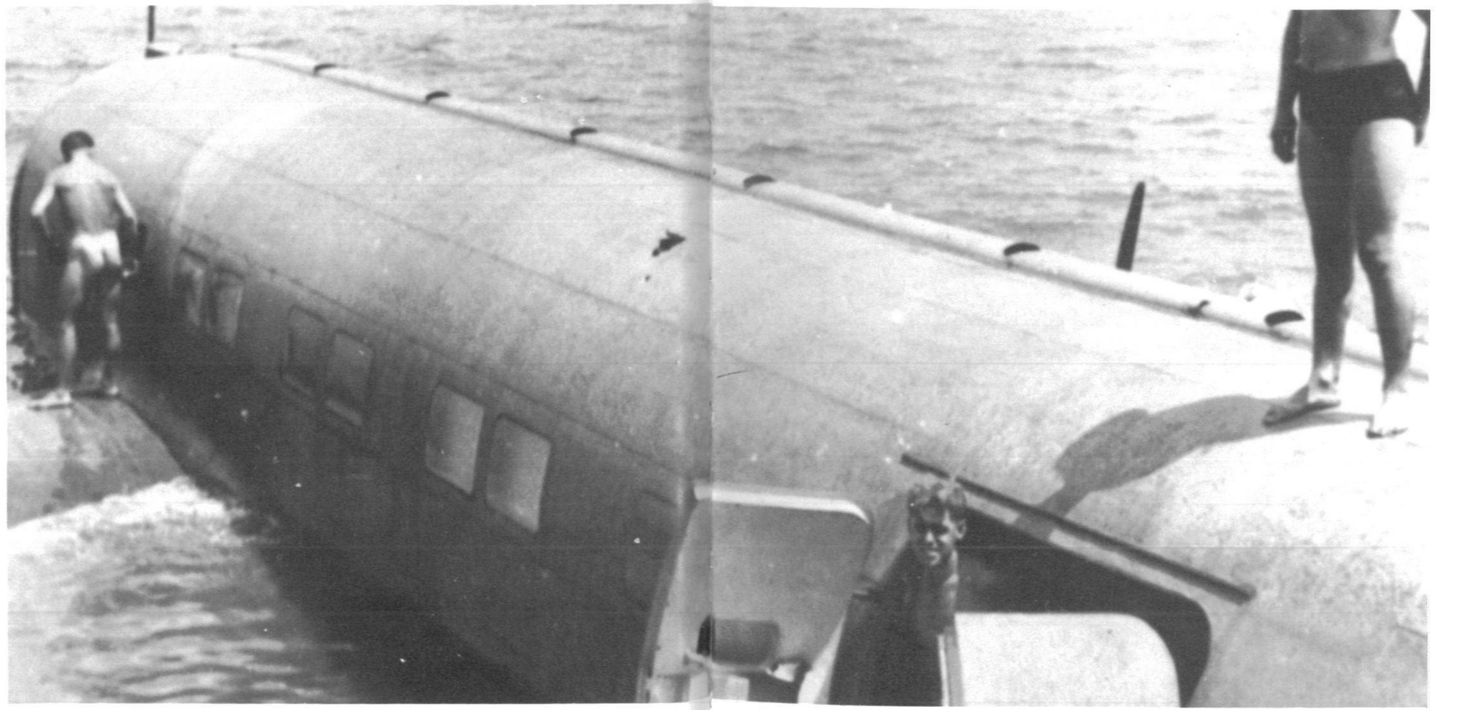
Die J4+JH im flachen Uferwasser. Das Flugzeug hatte sich während der Landung mit dem Bug noch seewärts gedreht. Versuche, es an Land zu ziehen, scheiterten. ▽

Ofw. Boldt und drei Mann seiner Besatzung sitzen auf einem abgerissenen Fahrwerksrad. ▽▽









sowohl der Bordwart der Maschine, Oberfeldwebel Schack von Wittenau, als auch der Führer der Reparaturmannschaft, Feldwebel Hinz, getötet und zwei weitere Soldaten, zwei der Junkers-Leute und auch der Prüfer Müller selbst leicht verletzt worden waren. Auch die V8 hatte durch Splitter eine Reihe neuer Beschädigungen erhalten[193].
Einige Tage später mußte der Plan einer Reparatur an Ort und Stelle ganz aufgegeben werden[194,195]. Nachdem sich auch der letzte Versuch Müllers, das Flugzeug zu zerlegen und mit der Eisenbahn zur Reparatur nach Dessau zu transportieren, als undurchführbar herausgestellt hatte, wurde es ausgeschlachtet und die Motoren und anderen weiter verwendbaren Teile in Eisenbahnwagen verladen. Sowohl die Mannschaft als auch die Junkers-Leute verließen Rom und kehrten auf teilweise sehr abenteuerlichen Wegen nach Grosseto zurück, um von dort weiter zur inzwischen vollständig nach Mühldorf verlegten Staffel zu kommen[196].
Etwa zu dieser Zeit wurde die Staffel auch umbenannt. An die Stelle von LTS 290 trat die neue Bezeichnung „Transportfliegerstaffel 5".
Von Mühldorf aus war am 11. September die Ju 90 J4+EH, W.Nr.0002, die „Südafrikamaschine", mit der Besatzung Ober-



Das war eine der wirklichen Ursachen der Wasserlandung. Zwei Treffer von 2 cm Sprenggeschossen, die von vorne unten kommend, nach hinten oben ausgetreten sind. Sie stammten von der zum Schutz des Hafens Bastia eingesetzten eigenen leichten Flak. Dagegen stammte der Einschlag am vorderen Rande des Kühlklappenringes von einem britischen Geschoß, vermutlich des Kalibers 0,50 inch (12,7 mm). ▷△

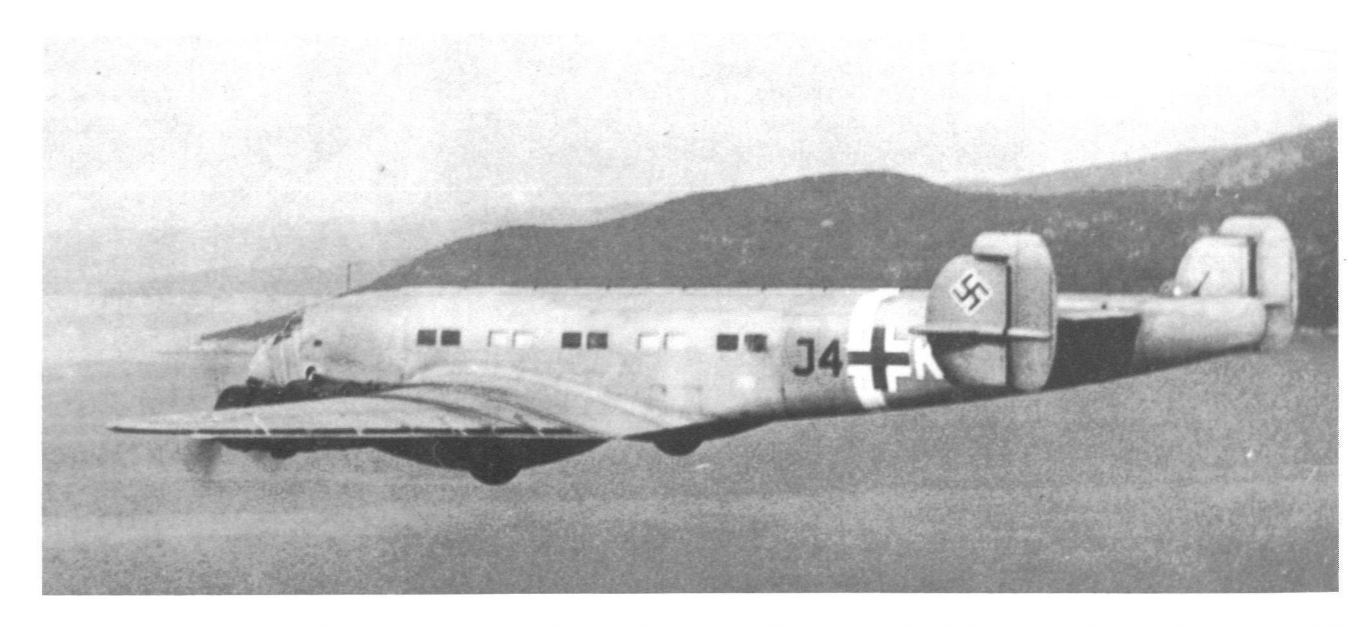
Auch auf der rechten Seite des Rumpfes sind einige bedeutungslose Einschläge sichtbar. ▷



Auf der Rumpfoberseite der W.Nr.0007 ist oberhalb des vorletzten Fensterpaares einer der wenigen englischen Treffer zu erkennen. Sie hätten den Weiterflug der Maschine nicht beeinträchtigt. ▽



△ *Das nicht verbogene Propellerblatt zeigt, daß der linke äußere Motor bei der Wasserlandung bereits gestanden hat. Das allerdings war eine Auswirkung des englischen Beschusses.*



feldwebel Alfred Schröder, Feldwebel Wilhelm Müller und den Uffz. Karl Bolsinger und Erwin Krieg nach Grosseto gestartet, um dem Reparaturtrupp in Ciampino die dringend benötigte Schweiß-Ausrüstung sowie Ersatzteile zu bringen. Außerdem flogen ein paar Luftnachrichten-Soldaten mit ihrer Ausrüstung mit. Das Flugzeug, das zwei Tage vorher in der DLH-Werft in



Eines der wenigen Bilder der Ju 90, W.Nr.0009, der früheren „Thüringen", hier als J4+KH bei der LTS 290. △

Oberfeldwebel Schack von Wittenau, der Bordmechaniker der Ju 90 V8, am Steuer.

Wie er konnten viele den Flugzeugführer zeitweise ablösen. ▷

Nach der Landung in München-Riem weist Lt. Wagner der Ju 90 V7 einen Abstellplatz zu (7. August 1943). ▽













Versuch, die V8 in Ciampino zu reparieren. Flugzeugprüfer Müller begutachtet die Arbeiten an der Struktur des rechten Flügels. Die beschädigte innere Landeklappe ist abgenommen. ◁△△

◁△ *Auch das linke Fahrwerk muß ersetzt werden. Unter welchen Bedingungen gearbeitet werden mußte, zeigt der Aufbau, welcher den linken, ebenfalls beschädigten Flügel trägt.*

Auch der linke Flügel der V8 ist beschädigt. Querruder und Landeklappe sind abgebaut. Wegen der „Handfertigung" der V-Flugzeuge war ein Austausch von Teilen praktisch nicht möglich. △△

Am 11. September 1943 bringt Flugkapitän Beyer mit der Ju 252/002, BH+DC, ein Ersatztriebwerk für die V7 nach Mühldorf, inzwischen Liegeplatz der in Tr.fl.st.5 umbenannten LTS 290. Einige der Staffelangehörigen noch in Tropenuniform. Die Weiterbeförderung des Triebwerks geschieht auf echt bayerische Art. △

München-Riem gewartet worden war, erreichte sein Ziel aber nicht. Einer der immer noch eingebauten und in der Zwischenzeit „von der Flak" (Ausspruch Wasserkampf) mit Ersatzteilen versorgten amerikanischen Twin Wasp-Motoren geriet unterwegs in Brand und zwang den Flugzeugführer zu einer Notlandung in der Gemarkung der Gemeinde Sachsenkam bei Bad Tölz. Dabei brannte das Flugzeug völlig aus, während Besatzung und

Passagiere zum größten Teil mit dem Schrecken davon kamen. Leider wurde aber durch das Flugzeug beim Aufsetzen eine dort auf einer Wiese arbeitende Bauersfrau tödlich verletzt[172,197].
Damit besaß die Staffel nur noch fünf Transportflugzeuge (Ju 90 V4, V7, 0005, 0006 und 0009), wozu als sechstes ein Fieseler Storch (RC+EJ, dann J4+NH) kam[181]. Etwas später gesellte sich auch noch eine Bf 108 (J4+ZH) hinzu[198].
Da an Auffüllung und Ersatz des Flugzeugbestands durch Maschinen vergleichbarer Größe aus deutscher Produktion nicht zu denken war, erinnerte sich der Staffelkapitän der viermotorigen italienischen Transportflugzeuge, die er in Villanova d'Albenga und in Finale Ligure, dem Standort der Firma Piaggio, gesehen hatte. In zähen Verhandlungen und dank der Unterstützung eines Generals (Spitzname „Onkel Otto") gelang es ihm, diese inzwischen von der Luftwaffe beschlagnahmten und schon anderweitig „verplanten" Flugzeuge des Musters Piaggio 108 in den Ausführungen T (militärischer Transporter) und C (zivile Verkehrsausführung) für die Staffel freizubekommen. Einschließlich der noch in Fertigung befindlichen Maschinen waren dies zusammen zwölf Stück. Bereits im Oktober 1943 kamen die ersten beiden Piaggio 108 nach Mühldorf, mit denen die Umschulung der Besatzungen auf das italienische Muster begann. Die Flugzeuge mußten allerdings zuerst umgebaut werden, z. B. auf umgekehrte Gashebelbetätigung und deutsche Funkausrüstung. Außerdem erhielten sie, soweit schon entsprechend ausgerüstet, deutsche Abwehrbewaffnung anstelle der italienischen. Das erste Flugzeug bekam prompt den Namen „Onkel Otto" auf den Bug gemalt, der aber kurz darauf in das weniger despektierliche „General" umgewandelt wurde. Am Rande erwähnt sei noch, daß auch das einzige gebaute Exemplar der Piaggio 108 A, ausgerüstet mit einer starr eingebauten Ansaldo-Kanone vom Kaliber 102 mm, am Ende in Mühldorf landete, um dort als Ersatzteillieferant für die Flugzeuge der Staffel zu dienen. Oberfeldwebel Boldt holte es am 7. April 1944 in München-Riem ab[99].
Bei der Kennzeichenvergabe erhielt die erste der ankommenden Piaggio 108 das seit dem Verlust der Ju 290 W.Nr.0154 freie J4+AH, während die zweite das Kennzeichen der gerade verloren gegangenen Ju 90 V8, J4+BH, bekam.
Doch zurück zu den Ju 90. Das nächste Flugzeug, das aus den Bestandslisten der Staffel gestrichen wurde, war anscheinend die W.Nr.0006, J4+HH. Dieser Abgang ist leider mit einigen Fragezeichen behaftet. Im Gegensatz zu allen anderen Flugzeugen ist es bisher nicht gelungen, ein Bild dieser Maschine mit dem Verbandskennzeichen der Staffel aufzutreiben. Auch Flüge damit finden sich nur in einem einzigen der herangezogenen Flugbücher und das auch bereits zu einem verhältnismäßig frühen Zeitpunkt (31. Mai 1943)[172]. Daß diese Ju 90 auf jeden Fall noch bis zum Oktober bei der Staffel war, geht aus der Aufstellung vom 19. Juli 1943[95] und aus den Flugzeugbestandslisten des Generalquartiermeisters vom 30. November 1943[199] einwandfrei hervor. Danach hat die Staffel im Laufe des Monats eine Ju 90 durch Feindeinwirkung verloren. Daß dies nur die W.Nr.0006 sein kann, ist daraus zu schließen, daß bereits im darauffolgenden Monat Dezember eine neu angekommene Piaggio 108 das Kennzeichen J4+HH erhielt.
Seltsamerweise ist aber in den Verlustlisten der 6.Abteilung [200] für die Monate November und Dezember keine entsprechende Eintragung zu finden. Auch die befragten Staffelangehörigen können sich in der Mehrzahl an einen solchen Verlust nicht erinnern. Nur einer, der bereits erwähnte Lt. Herrmann, glaubt sich an die Zerstörung eines am entlegenen Flugplatzrand getarnt abgestellten Flugzeugs durch Zeitzünderbomben erinnern zu können, die während eines der vielen Angriffe auf den Platz abgeworfen worden waren. Ob dies natürlich gerade die gesuchte Maschine gewesen ist, kann nicht mit Bestimmheit gesagt werden. Was also mit der 0006 wirklich geschehen ist, muß leider eine nicht ganz geklärte Frage bleiben.
Im Dezember 1943 mußte dann die Staffel auch noch die W.Nr.0009, J4+KH, abgeben[201]. Nach einem entsprechenden, bei der E-Stelle Travemünde durchgeführten Umbau sollte sie sich als zweiter Erprobungsträger für Waffen und Lafetten zu der bereits seit April 1941 bei der E-Stelle Tarnewitz fliegenden W.Nr.0001 hinzugesellen. Während in der 0001, wie bereits am Anfang erwähnt, zunächst die für die Ju 288 vorgesehenen Lafetten erprobt worden waren, wurde dieses Flugzeug zum Zeitpunkt des Eintreffens der W.Nr.0009 gerade auf die Lafetten FDLB 151 Z, FDLC 151 Z, HDL 151 Z und FHL 131 Z umgerüstet[202,127]. Die W.Nr.0009 hingegen sollte vor allem zur Erprobung des bemannten Bug- bzw. Heckdrehturms HL 131 V/2 A (Vierlings-MG 131) dienen, welcher in die Ju 290 B eingebaut werden sollte und schließlich auch für die Ju 390 vorgesehen war. Gegen diesen Drehturm mit den kurzläufigen und damit weniger weitreichenden MG 131 hat sowohl die im nächsten Kapitel behandelte Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr.5) als auch der General der Truppentechnik, Abteilung Waffenwesen, in einem Schreiben an GL/C-E 6[203] schwerwiegende Einwände vorgebracht. Er wurde als falsche Lösung gegenüber einer mit zwei langläufigen MG 151/20 ausgestatteten Zwillingsdrehlafette bezeichnet.
Als Erprobungsbeginn war für die zwei Flugzeuge Mitte März bzw. Anfang April 1944 geplant[127], was sich aber offensichtlich, zumindest was die J4+KH betrifft, als nicht einzuhalten erwies. Ob und ggf. wann die W.Nr.0009 doch noch fertiggestellt worden ist, war nicht zu ermitteln. Arbeiten an der Maschine bei der E-Stelle Travemünde sind für die Zeit vom 2. Mai bis 1. Juli 1944 nachzuweisen[204]. In irgendeinem Flugbuch taucht sie nach diesem Zeitpunkt aber nicht mehr auf. Wohl aber wird das Flugzeug im Inventarverzeichnis der DLH für das Jahr 1944 erwähnt und zwar als im August von der Luftwaffe gemeldeter Verlust.

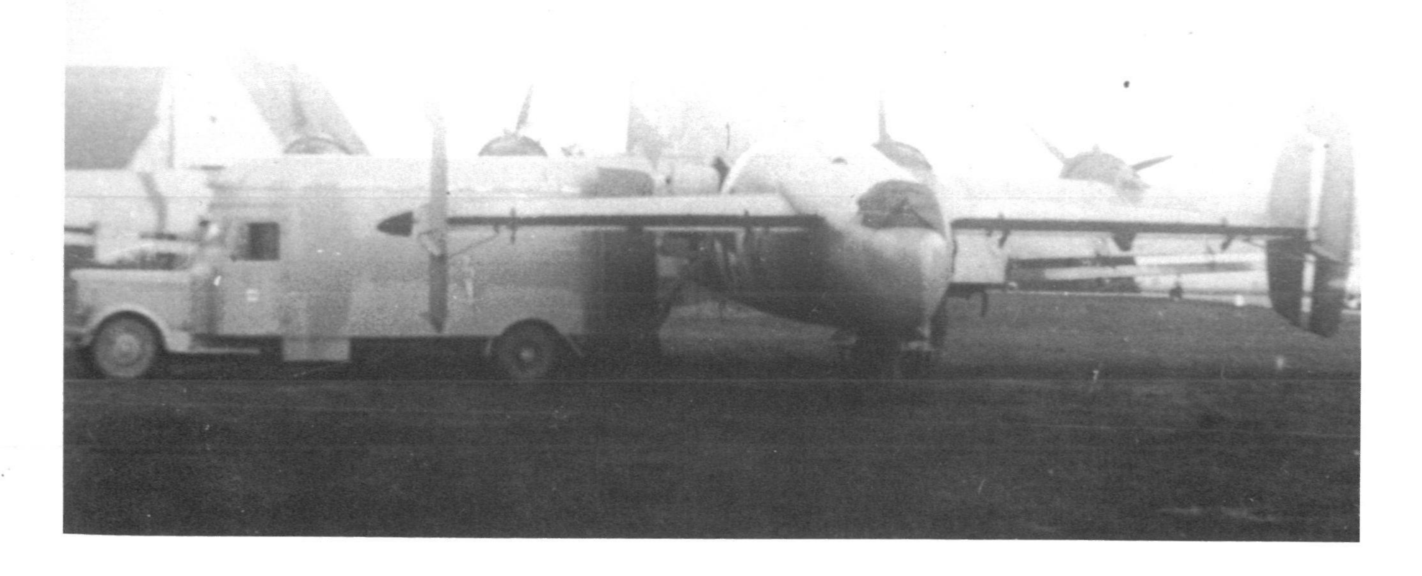


Vor der getarnt abgestellten Ju 90 V4 die beiden Bordmechaniker Oberfeldwebel Heina und Unteroffizier Hendrich (Herbst 1943 in Mühldorf).

Was wirklich damit geschehen ist, konnte bisher ebenfalls nicht geklärt werden.
Das Flugzeug W.Nr.0001 (GF+GB) hingegen scheint bis kurz vor Kriegsende bei der E-Stelle gewesen zu sein. Der späteste, damit in Tarnewitz durchgeführte und in einem von dort stammenden Flugbuch[167] eingetragene Flug war am 27. Februar 1945. Die Maschine soll anschließend zunächst in Hamburg-Fuhlsbüttel als D-ABDG abgestellt gewesen, dann aber noch am 24. April 1945 von einer DLH-Besatzung zurück nach Travemünde zur dortigen DLH-Werft gebracht worden sein. Über ihr endgültiges Schicksal war leider nichts zu erfahren. Es ist aber anzunehmen, daß sie eine der drei von den Engländern in ihren Beutelisten aufgeführten Ju 90 gewesen sein dürfte, die ihnen auf den großen Flugzeugfriedhöfen in Norddeutschland in die Hände gefallen sind.
Während der Winter 1943/44 für die Staffel verhältnismäßig ruhig verlief, kam für die letzten drei noch vorhandenen Ju 90 (V7, V4 und 0005) sowie für die Piaggios im Frühjahr 1944 wieder ein sehr harter Einsatz. Ein „Erprobungskommando" mit zwei, später drei Pi 108 unter Führung von Oblt. Erich Evert wurde nach Warschau-Okecie abgeordnet[205], von wo es Transporte flog, während der Rest der Staffel nach Zilistea in Rumänien verlegte, um sich im Verband des Transportgeschwaders (TG) 5 an der Räumung der Krim zu beteiligen. Bedauerlicherweise war die Verlegung von einem tragischen Unfall überschattet. Eine Piaggio 108 (J4+EH), mit Feldwebel Hermann Lang als Flugzeugführer, war in schlechtem Wetter bei dem Versuch, unter den Wolken durchzukommen, am 5. April 1944 bei Bad Kreuzen in der Nähe von Linz gegen einen Berg geflogen und zerschellt. Alle Insassen, neben der 5-köpfigen Besatzung auch 20 Angehörige des technischen Personals, kamen ums Leben[206], während ein nahe gelegenes Bauerngehöft vollständig niederbrannte.
Während des Einsatzes erzielte die Staffel beachtliche Transportergebnisse, die im Kriegstagebuch des TG.5 besonders gewürdigt wurden[205].
Nach der Rückkehr aus Rumänien ergaben sich für die Staffel bald neue Veränderungen. An Flugzeugen erhielt sie im Juni 1944 drei weitere italienische Maschinen und zwar eine Savoia SM 90 sowie die beiden einzigen bis dahin gebauten Prototypen des Musters SM 95, eines viermotorigen Verkehrsflugzeugs. Außerdem wurden die vorher ebenfalls zur Krimräumung eingesetzt gewesenen sechs Ar 232 der bisherigen „Arado-Staffel" (7./Ergänzungs-Transportgeschwader), der Staffel eingegliedert[199]. Diese zwei- oder viermotorigen Flugzeuge, auch als „Tatzelwurm" bezeichnet, waren wegen ihres Zusatzfahrwerks, das aus zehn oder elf hintereinander unter dem Rumpf angeordneten, einzeln gefederten Radpaaren bestand, weitgehend geländegängig. Sie hatten bis dahin unter dem Kommando von Maj. Josef Belz gestanden, einem der wenigen Ritterkreuzträger der Transportflieger.
Am 8. August 1944 war es mit der Selbständigkeit der Transportfliegerstaffel 5 vorbei. Sie wurde als 11. Staffel dem TG.4 angegliedert[207] und erhielt auch dessen Verbandskennzeichen G6.



◁ Die Besatzung der Ju 90 V4 auf vielen Einsatzflügen der Jahre 1943/44 (von rechts): FF Ofw. später Lt. Schweighofer, 2. FF Uffz. Funk und BM Ofw. Heina.



Die J4+KH (W.Nr.0009) im November 1943 in Mühldorf, kurz vor der Abgabe nach Travemünde zum Umbau als Waffen- und Lafettenerprobungsträger. ▽



Nach Riga-Spilve befördert die V7 J4+CH im Februar 1944 ein Drehfunkfeuer „Sonne" (FuS An 700). ΔΔ

Das Verbandskennzeichen ist in ganz unüblicher Weise in hellgrünen Buchstaben mit einem weißen C aufgespritzt. Das Rumpfband ist hier bereits gelb. Δ

Die Ju 90 V7 im Februar 1944 auf einem ostpreußischen Flugplatz. Das Flugzeug hat jetzt BMW 801-Motoren einer späteren Ausführung und VDM-Luftschrauben mit Metallblättern. Daß die Bodenwanne des Flugzeugs wesentlich kleiner ist als die der V8 und nur mit zwei MG 15 bestückt ist, ist leicht festzustellen. ▷

Wenig später, am 10. September, wurde sie aber in 14. Staffel umbenannt. Dem entspricht auch der in den neuen Kennzeichen der Flugzeuge verwendete Staffelbuchstabe Y. In der Literatur ist die Tatsache des Wechsels der Staffelnummer nirgends erwähnt. Dort ist allgemein nur von 14./TG.4 die Rede.
Von den noch vorhandenen Ju 90-Flugzeugen führte jetzt die Ju 90 V7 das Kennzeichen G6+AY, die V4 G6+BY und die 0005 G6+CY[99,208].
Einen erneuten „scharfen" Einsatz erlebten die Flugzeuge der Staffel bei der Räumung von Kreta und Griechenland Ende September und Anfang Oktober 1944, der mit dem Verlust der Ju 90 V7 und zweier Pi 108 bezahlt werden mußte, aber ohne Personalverluste abging.

Die V7, mit dem Staffelkapitän an Bord sowie mit Oberfeldwebel Boldt (FF), Oberfeldwebel Willi Rehrmann (BF), und den Uffz. Fritz Fitsche (BM) und Erich Friedrich (BS) als Besatzung, hatte am 29. September bei der Landung auf dem Flugplatz Iraklion auf Kreta einen Reifenschaden erlitten, wahrscheinlich durch einen der herumliegenden Bombensplitter. Die Maschine stand drei Tage und Nächte dort, bis das mit einer Ju 52 in der dritten Nacht herangebrachte Ersatzrad angebaut war. Beim anschließenden Startversuch auf dem mit Bombensplittern übersäten Rollfeld platzte erneut ein Reifen, worauf der Start sofort abgebrochen wurde. Dieser Reifen mußte, da weder Zeit noch Möglichkeit für das Heranholen eines weiteren Ersatzrades vorhanden war, an Ort und Stelle und mit den zur Verfügung stehenden Mitteln repariert werden, um überhaupt noch fortkommen zu können.
Dies geschah unter Verwendung von Blechplatten, welche mit Hilfe durchgehender Schrauben (!) das Loch geschlossen halten sollten.
Der Start glückte zwar in der Nacht vom 5. auf den 6. Oktober, jedoch platzte der geflickte Reifen infolge der großen Unwucht sofort beim Aufsetzen auf dem Flugplatz Athen-Tatoi. Der zweite Reifen auf derselben Seite folgte, das Fahrwerk brach seitlich weg und das Flugzeug lag auf dem Bauch. Da eine Reparatur unmöglich war, steckte der langjährige Bordwart des Flugzeugs, Uffz. Fitsche, mit Tränen in den Augen die Maschine in Brand (siehe Bilder).

Mit Mühe und Not kam dann die Besatzung in den darauffolgenden zwei Nächten nach Saloniki. Eines der letzten in Tatoi landenden Flugzeuge, ein Fernaufklärer Ju 188 der 3.(F)/33 mit Lt. Günter Röwert als Flugzeugführer, nahm in der ersten Nacht Oblt. Wasserkampf und ein weiteres Besatzungsmitglied mit und holte die übrigen in der zweiten Nacht. Zum Teil im Bombenschacht zusammengedrängt und bei eisiger Kälte, dazu beim zweiten Flug auch noch mit Gefechtsberührung mit einem alliierten Nachtjäger, mußte dieser Transport überstanden werden[99].
Es ist sicher ein seltsamer Zufall, daß sich sowohl der damalige Oblt. Wasserkampf als auch der Pilot der Ju 188, Lt. Röwert, ohne es zu wissen, viele Jahre später als Flugkapitäne der neuen Lufthansa und somit als Kollegen wieder begegnen sollten. Die Tatsache der Jahre zurückliegenden und fast schon vergessenen



früheren Begegnung aber kam erst durch die Arbeit an diesem Buch ans Licht[99,209].

Eine für den Weitertransport der gestrandeten Besatzung vorgesehene Piaggio 108, die bereits erwähnte erste Maschine „General" mit Oberfeldwebel Leo Helm als Flugzeugführer, die jetzt das Kennzeichen G6+FY trug, wurde bei einem Tiefangriff auf den Flugplatz Saloniki getroffen und brannte aus. Erst die

◁ In den Monaten Februar und März 1944 ist die V7 viel im nördlichen Teil der Ostfront, ab 2. April dann im südlichen Teil, mit Ausgangspunkt Zilistea, unterwegs.

Die beim Umbau stark verringerte V-Stellung der Flügel, zusammen mit der Pfeilung der Vorderkante, lassen in dieser Aufnahme der V4 vom Mai 1944 in Zilistea die Tragflächen fast als herabhängend erscheinen. ▽

Ju 90 V4 in Zilistea. Zu beachten ist die gelbe Rumpfbinde auf offensichtlich hellgrauem Grund, während die Motorgondeln dunkel, vielleicht Dunkelgrau gespritzt waren. Dahinter steht die Piaggio 108 J4+AH. ▽▽









Tanken der Ju 90 V4 im Mai 1944 auf einem rumänischen Flugplatz. Die Triebwerksverkleidungen der Jumo 211 F-Motoren mußten sich nach hinten hin erweitern, um auf den erheblich größeren Brandspantdurchmesser der ursprünglichen BMW-Motoren zu passen. Das Äußere des Flugzeugs läßt auf die Härte des Einsatzes schließen. Die V4 war tatsächlich von allen Ju 90 die am stärksten und am längsten beanspruchte. △△

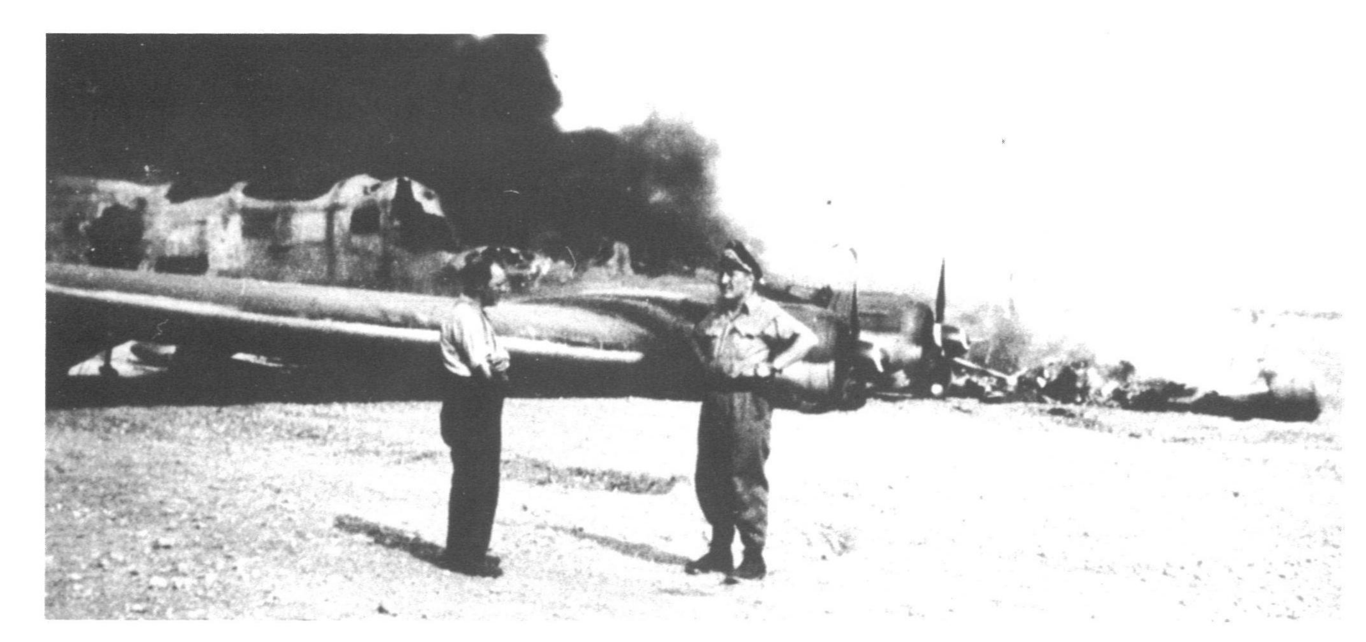
Oberst Guido Neundlinger, Kommodore des TG.5, besucht im Sommer 1944 die Transportfliegerstaffel 5 in Mühldorf. Rechts der Staffelkapitän, Oberleutnant Wasserkampf. △





Von Juni bis August 1944 flog die V7 (J4+AH) als „Flaggschiff" der Transportfliegerstaffel 5 (Tr.fl.st.5). Am 10. Juni 1944 werden vom Flugplatz Ghedi italienische Lufttorpedos abgeholt und nach Laon befördert. Der Offizier ist der Flugzeugführer, Olt. Schweighofer. △

◁ Flugplatz Iraklion auf Kreta, zwischen dem 29. September und dem 3. Oktober 1944. Die W.Nr.4919, jetzt G6+AY, wartet mit Reifenschaden auf ein Ersatzrad, das eine Ju 52 bringen soll. Vorne Olt. Wasserkampf, der Staffelkapitän der 14./TG.4.





△ Das Ende der V7 am 5. Oktober 1944 in Athen-Tatoi. Nach dem Fahrwerksbruch bei der Landung hat die Besatzung das Flugzeug in Brand gesteckt. Olt. Wasserkampf mit dem Bordmechaniker, Uffz. Fitsche.

◁ Das waren die Reste, welche die herannahenden Engländer von dem nur 3 Jahre alten Flugzeug vorfanden.

daraufhin herbeigerufene Ju 90 V4 (G6+BY) mit dem „Stammpiloten" des Flugzeugs, Oberfeldwebel Josef Niedermaier, konnte die jetzt zwei flugzeuglosen Besatzungen endlich am 14. Oktober zurück nach Mühldorf bringen[99,169,208].

Damit waren aber auch die „größeren" Einsätze vorbei. Einmal wurde Kraftstoff immer knapper und andererseits nahmen die Luftangriffe an Zahl und Heftigkeit immer mehr zu, denen trotz guter Tarnung u.a. eine der beiden erwähnten Savoia SM 95 in Mühldorf zum Opfer fiel[157].

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die Staffel bereits im Februar 1944 nochmals eine Ju 252 (DF+BW, dann J4+MH) zugeteilt bekommen hatte, die aber bald nach ihrer Ankunft im Schnee einen Fahrwerksbruch erlitt, worauf sie zerlegt und per Landtransport nach München-Riem zur Reparatur gebracht wurde. Im November kam erneut eine Ju 252 zur Staffel, mußte aber drei Wochen später wieder abgegeben werden[199]. Schließlich stießen im Dezember noch zwei ursprünglich von der Tr.fl.st.„Condor" kommende Fw 200 mit Ritterkreuzträger Oblt. Karl-Heinz Stahnke und Oberfeldwebel Adalbert Schaffranek als Flugzeugführer zur Staffel. Ihre Flugzeuge erhielten die Kennzeichen G6+AY[208] und (vermutlich) G6+FY. Diese beiden Flugzeuge traten in Mühldorf aber nicht in Erscheinung, da sie als „Sonderkommando Condor" von Wiener-Neustadt bzw. von Hörsching bei Linz aus vom 28. Januar an bis zum Kriegsende Flüge nach Rhodos durchführten und zwar insgesamt fünf („Unternehmen Sirius"). Oberfeldwebel Schaffranek und seine Besatzung mußten sich nach ihrem letzten, am 3. Mai durchgeführten Flug auf Rhodos den Engländern ergeben und ihnen ihr Flugzeug ausliefern, weil nach dem Verlust von Hörsching (5.Mai) für den Rückflug kein Landeplatz mehr zur Verfügung stand, der noch in deutscher Hand gewesen wäre.

Im Februar 1945 wurden die meisten der noch vorhandenen Maschinen, darunter auch die letzten beiden Ju 90 (V4 und 0005) auf einen mit Hilfe französischer Kriegsgefangener neu angelegten Behelfsflugplatz bei Neufahrn, unweit von Freising, verlegt. Für die Überführung der V4 von Mühldorf zum neuen Platz wurde sogar der frühere Bordmechaniker Feldwebel Rudolf Heina nochmals herbeigeholt, der schon zu Weihnachten 1944 entlassen worden war, um für die Spanienflüge mit den Ju 290 wieder bei der DLH Dienst zu tun. Er machte sein altes Flugzeug wieder flugklar, so daß der Staffelkapitän, Hptm. Wasserkampf, mit ihm zusammen und ohne weitere Besatzungsmitglieder an Bord, Anfang Februar 1945 die V4 überführen konnte. Nach Rudolf Heinas Erinnerung soll sie aber kurze Zeit später zusammen mit anderen Maschinen auf dem neuen Abstellplatz Opfer eines Tiefangriffs geworden und völlig ausgebrannt sein. Das dürfte, ungeachtet der Tarnung, praktisch das Schicksal aller dort abgestellten Flugzeuge gewesen sein, da die alliierten Jagdbomber immer ungestörter im deutschen Luftraum operieren konnten. Die heranrückenden Amerikaner werden also vermutlich nur noch Wracks vorgefunden haben.

Was die beiden Ju 90 angeht, so sind allerdings einige Zweifel angebracht, ob die V4 und die 0005 wirklich in Neufahrn zu Wracks geschossen worden sind. An eine Überführung der letzteren Maschine dorthin kann sich Heina sowieso nicht erinnern, da er ja bereits zu Weihnachten 1944 die Staffel und Mühldorf verlassen hatte. Es spricht einiges dafür, daß beide Flugzeuge, ob von Neufahrn oder von Mühldorf aus, in den letzten Kriegsmonaten noch wo anders hin, wahrscheinlich nach Norddeutschland, verbracht worden sein müssen, obwohl Nachweise dafür fehlen. Was Anlaß zu dieser Vermutung gibt, wird im letzten Kapitel behandelt.

Über dem Atlantik (Fernaufklärungsgruppe 5)

Nach großen Erfolgen der deutschen U-Boote bei der Bekämpfung des gegnerischen Geleitzugsverkehrs besonders im Jahr 1941, wozu die unmittelbare Zusammenarbeit zwischen dem Befehlshaber der U-Boote (B.d.U.) und dem Fliegerführer Atlantik wesentlich beigetragen hatte, war deren Wirksamkeit bis zur Jahreswende 1942/43 nahezu auf Null gesunken. Seit dem Kriegseintritt der USA im Dezember 1941 hatte dank deren materiellen Hilfe der Geleitschutz wesentlich verstärkt werden können, wozu zunehmend auch kleinere Flugzeugträger gehörten. Hinzu kam die wachsende Bedrohung aus der Luft durch landgestützte Langstreckenflugzeuge in einem immer größer werdenden Seeraum.

Die Ausrüstung dieser Flugzeuge mit technisch überaus fortschrittlichen Radargeräten ließ das aufgetauchte Fahren kaum mehr zu. Unter Wasser aber wirkte sich die stark herabgesetzte Fahrgeschwindigkeit sehr nachteilig aus.

All das hatte die Versenkungszahlen bis zum Frühjahr 1943 schnell sinken und die U-Boot-Verluste gleichzeitig drastisch ansteigen lassen, was die Zahl von 41 allein im Monat Mai 1943 verloren gegangenen Booten in schrecklicher Weise deutlich macht.

Erfolgsaussichten für die U-Boote sah das Oberkommando der Kriegsmarine nur noch bei sehr frühzeitigem Aufspüren der Geleitzüge durch Flugzeuge größter Reichweite, wodurch die rechtzeitige Heranführung möglichst vieler Boote zur Bekämpfung des Schiffsverkehrs noch im Seeraum außerhalb der Reichweite der feindlichen, von England und Irland aus operierenden Überwachungsflugzeuge möglich werden sollte. Dazu hätten Fühlungshalter-Flugzeuge dann in ununterbrochenem Einsatz die Bewegungen der Geleitzüge beobachten und durch Aussenden von Peilzeichen den U-Booten das Auffinden ermöglichen sollen. Darüber hinaus bestand der Wunsch, daß diese Flugzeuge neben ihrer Schwerpunktaufgabe „Fernstaufklärung" in der Lage sein sollten, auch aktiv, also mit Hilfe von Abwurfwaffen, in den Kampf einzugreifen. Für diese Aufgaben war bis dahin fast ausschließlich das KG. 40 herangezogen worden, das mit seinen Focke-Wulf Fw 200 allein über Flugzeuge größerer Reichweite und Flugdauer verfügte. Für die veränderte Situation mit ihren wesentlich erhöhten Forderungen reichten die Leistungen dieses Musters, aber auch seine Standfestigkeit und Abwehrbewaffnung, nicht mehr aus. Hinzu kam, daß die Zahl der dafür verfügbaren Flugzeuge stark zurückgegangen war. Man darf nicht vergessen, daß zu dieser Zeit Fw 200 des KG.40 in Gruppenstärke bei der KGr.z.b.V.200 zur Versorgung der bei Stalingrad eingeschlossenen 6.Armee abgestellt waren, daß eine weitere Staffel im Mittelmeerraum Nachschub für das Afrika-Korps flog und daß sich zwei Staffeln zur Umrüstung auf He 177 in Deutschland befanden. Die wenigen, in Frankreich verbliebenen Fw 200 mußten nach der Landung alliierter Truppen in Marokko und Algerien vorwiegend Sicherungsaufklärung vor der spanischen und südfranzösischen Mittelmeerküste fliegen.

Der Befehlshaber der U-Boote (B.d.U.) stand somit praktisch ohne die dringend benötigten Aufklärungsergebnisse aus der Luft da, die GeneralLt. Ulrich Kessler als Fliegerführer Atlantik nicht liefern konnte. Die dafür benötigten Flugzeuge in ausreichender Zahl und mit entsprechenden Leistungen waren nicht vorhanden.

Mangelnde Luftaufklärung wurde aber auch vom Kommando der Marinegruppe West verantwortlich gemacht für den Verlust mehrerer als Blockadebrecher fahrender Handelsschiffe, die erst kurz vor dem Ziel feindlichen Seestreitkräften vor die Geschützrohre gelaufen waren.

Die Führungsabteilung der Luftflotte 3, der Kessler unterstand, schlug daher in einer Denkschrift vom 12. Februar 1943 an den Ob.d.L. vor, zur Verbesserung der unhaltbaren Lage vorhandene Flugzeuge der Muster BV 222, He 177 und Ju 290/390 dem Fliegerführer Atlantik zu überstellen. Dieses Dokument war Grundlage einer Besprechung beim Chef GL/C am 22. Februar, der sich hinter die Forderungen stellte und entsprechende Empfehlungen an den Generalstab weitergab. Da ähnlich lautende Forderungen auch von der Marineseite vorlagen, wurde als erste Maßnahme die bis dahin im Mittelmeer eingesetzte Lufttransportstaffel (See) 222 mit ihren noch vorhandenen fünf BV 222 an die Atlantikküste nach Biscarosse verlegt, dem Fliegerführer Atlantik und damit der Luftflotte 3 unterstellt und in Aufklärungsstaffel (See) 222, später in 1.(F)/SAGr.129 umbenannt. Mit erheblicher Verspätung, am 20. Mai 1943, folgte dann der Befehl zur Aufstellung der Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr.5), in Dokumenten gelegentlich auch als „Fernstaufklärungsgruppe 5" bezeichnet.

Ein dafür geeignetes Flugzeug zu finden war nicht leicht, da eine eigene Entwicklung besonders für diesen Zweck nie veranlaßt worden war, nicht einmal aufgrund der bereits früher erwähnten Erfahrungen des Norwegenfeldzugs. Da weder die Fw 200 noch die He 177 die verlangten Leistungen erbringen konnten, verfiel man wohl auf die Ju 290 als dem einzigen, innerhalb einer vertretbaren Zeit einigermaßen brauchbar zu machenden Muster. Ein Flugzeug, das niemals für andere als für Transportzwecke



Der Kommandeur der Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr 5), Fischer, hier noch als Hauptmann.



△ *Major Fischer, Kommandeur der FAGr.5., hier mit Olt. Müller (links), dem TO, und Olt. Abel (rechts), dem Adjutanten der Gruppe, in Mont de Marsan.*

An dieser A-4 oder A-5 der 1. Staffel FAGr.5 sind Staffelwappen und Antennenanordnung des Schiffssuchgeräts FuG 200 gut zu sehen. ▽



gedacht gewesen war, wurde nun plötzlich zum Fernaufklärer ... Unter welchen Umständen dies geschah, ist schon behandelt worden.

Die Erklärung aber für den auffallend schnellen Gesinnungswandel im RLM bzw. im Generalstab ist einfach. Sowohl Göring als auch Hitler hatten aufgrund von Besprechungen, die bereits am 25. bzw. am 26. Februar 1943 stattgefunden hatten, entsprechende Weisungen gegeben. Im Gespräch beim Reichsmarschall war übrigens erstmals wieder das sich nach wie vor im Versuchsstadium befindliche Muster Me 264 in die Betrachtungen einbezogen, aber von Göring als für diesen Zweck kaum geeignet bezeichnet worden.

Als Folge bekam Junkers den Auftrag, die bereits in der Fertigung befindlichen Flugzeuge der Ausführung A-1, die ja durchwegs als „unbewaffnete Transporter" zu liefern gewesen wären, durch den Einbau weiterer Kraftstoffbehälter in den Rumpf, durch eine entsprechende Funkausrüstung (Kurz- und Langwelle, zunächst aber noch ohne Schiffssuchgerät FuG 200 „Hohentwiel"), sowie durch gepanzerte Führersitze und ebensolche Waffenstände und Motoren für den neuen Verwendungszweck „brauchbar" zu machen.

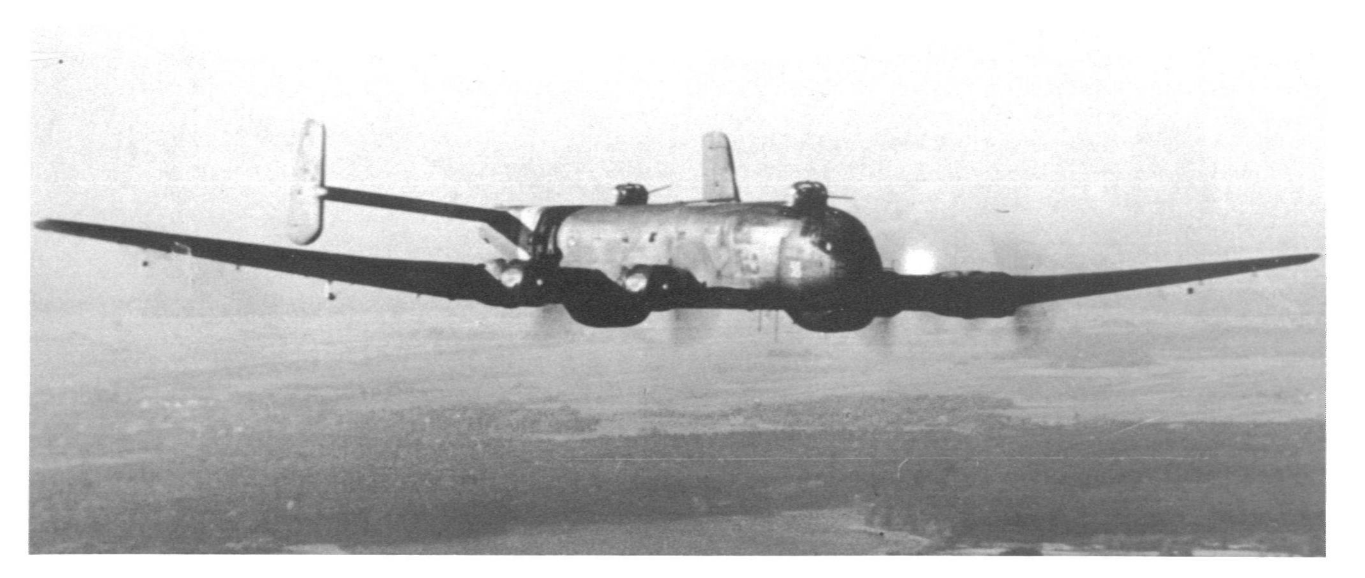
Daß diese grundlegenden Änderungen nicht ohne Auswirkung auf den Ausstoß der Flugzeuge bleiben konnten, liegt auf der Hand. So klafft eine zeitliche Lücke von nicht weniger als 2 1/2 Monaten zwischen dem Tag des Flugklarwerdens der letzten, von der Änderung noch nicht betroffenen Maschine (W.Nr.0156, SB+QF) und dem Herausrollen der ersten, für die Seefernaufklärung bestimmten (W.Nr.0157, SB+QG), die dann am 29. Mai 1943 von Flugkapt. Pancherz eingeflogen wurde[89], aber zunächst zur Erprobung nach Rechlin ging.

Dort war es vorwiegend Hptm. Braun, der mit dem Flugzeug in der Zeit vom 22. Juni bis zum 25. Oktober 1943 diese Versuche selbst durchführte[159]. Neben ausgedehnten Nachtflügen und der Dauererprobung der eingebauten Triebwerke BMW 801 ML (BMW 801 A) gehörte auch die Untersuchung der Funkausrüstung und der Enteisungsanlage zum Programm, ebenso wie die Überprüfung der Abwehrbewaffnung bei der dafür zuständigen E-Stelle Tarnewitz. Auch fünf Abwurfversuche mit der Funkboje „Schwan" sind damit in Zusammenarbeit mit der Flugfunkforschung Oberpfaffenhofen (FFO) in der Woche vom 10. bis 16. Oktober am Ammersee gemacht worden. Ein FuG 200 scheint dieses Flugzeug, wenn überhaupt, erst sehr viel später und höchstens für kurze Zeit gehabt zu haben. Bei der FAGr.5 wurde es, jedoch verhältnismäßig spät, zur (zweiten) 9V+BK und diente vorwiegend zur Besatzungsschulung. Feindflüge sind damit nach den verfügbaren Flugbüchern anscheinend keine gemacht worden.

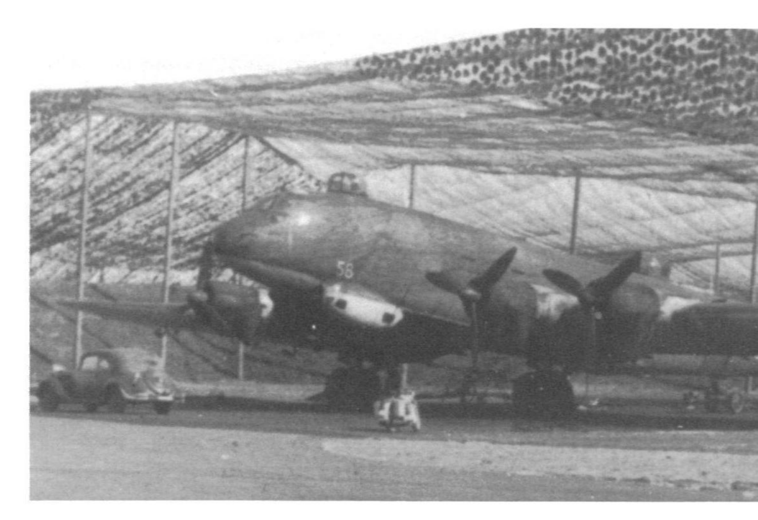
Hptm. Braun hatte zur selben Zeit in Rechlin die Möglichkeit, die ersten dort verfügbaren Flugzeuge der Feindmuster Boeing B-17 und Consolidated B-24 zu fliegen und sie mit der Ju 290 zu vergleichen. Dieser Vergleich fiel eindeutig zugunsten des deutschen Flugzeugs aus, wenn auch die beiden amerikanischen Maschinen ebenfalls über gewisse Vorzüge verfügten.

Am 5. September 1943 führte Hptm. Braun das Flugzeug in Rechlin auch Albert Speer, dem damaligen Reichsminister für Bewaffnung und Munition, vor, der es sich nicht nehmen ließ, einen Flug selbst mitzumachen[159].

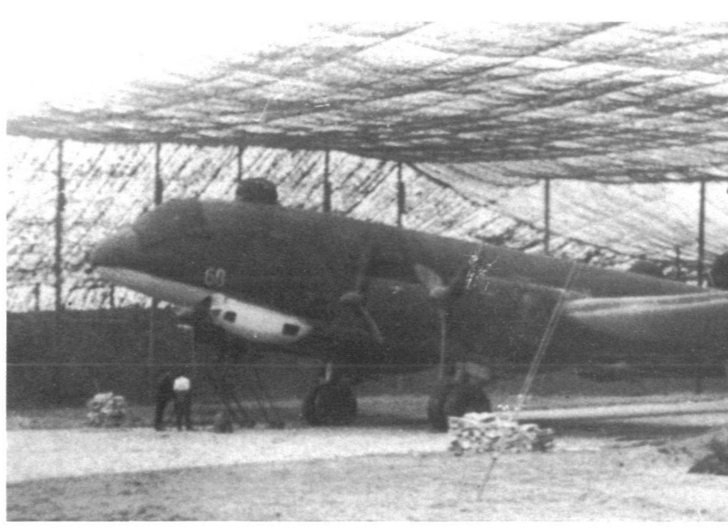
Fast alle weiteren, bis zur Einstellung der Fertigung (Juli 1944) noch gebauten Ju 290 waren dann von vornherein für die Fernaufklärung bestimmt und gingen, bis auf einige wenige Ausnahmen, zu dem einzigen vollständig damit ausgerüsteten Verband, der FAGr.5.



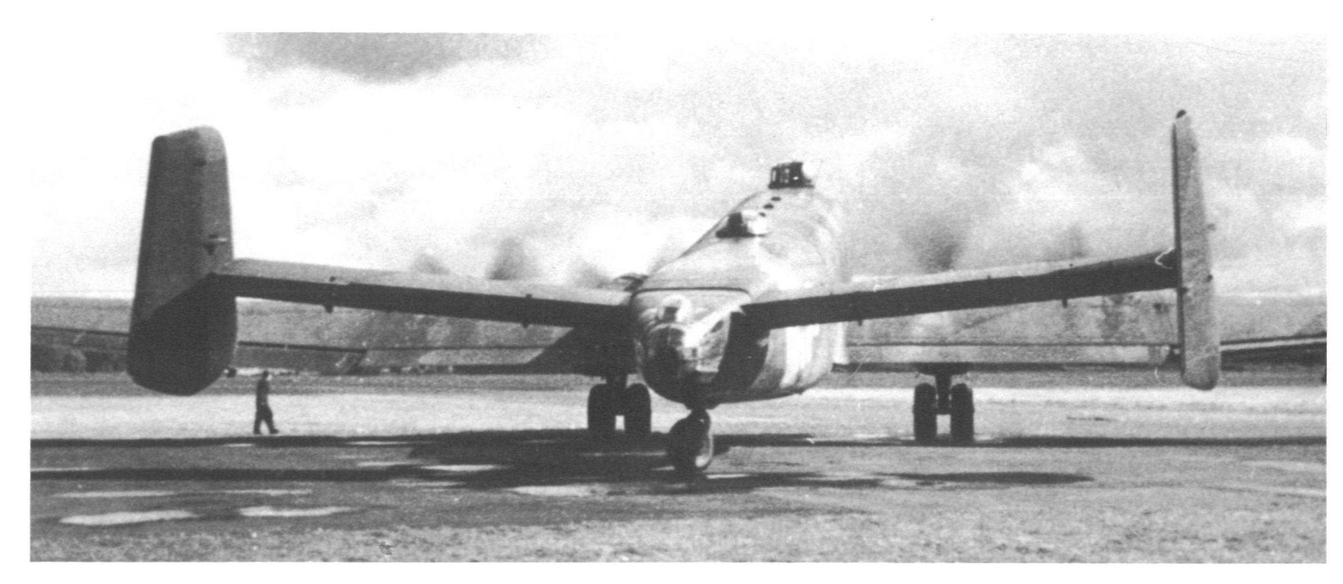
△ *Die W.Nr.0158, bereits mit dem Verbandskennzeichen 9V+AH, bei einem Übungsflug von Achmer aus, im Herbst 1943. Die beiden B-Stände mit den großen Drehtürmen HDL 151/1 lassen das Flugzeug als A-2 erkennen. Ein FuG 200 ist bereits eingebaut.*



Auf dem Flugplatz Achmer ist die W.Nr.0158, die vorwiegend zur Besatzungsschulung verwendet wird, unter Tarnnetzen versteckt. ▽



Auch die W.Nr.0160, die erste der Ausführung A-3, steht in Achmer unter Tarnnetzen, die anscheinend, für diese sehr großen Flugzeuge passend, gerade erst aufgestellt worden sind. ▽▽



Die Führung der Gruppe übernahm am 23. Juli 1943 der bereits erwähnte Hptm. Hermann Fischer, ein erfahrener Fernaufklärer, der zuletzt beim Stab des Generals der Aufkärungsflieger (L.In.1) Dienst getan hatte. Davor hatte er die 3.(F)/AGr.22 in Rußland geführt, von welcher Einheit er auch einige Offiziere und Uffz. in seinen neuen Verband holte. Die übrigen Besatzungen wurden zum größten Teil entweder von der 3.(F)/AGr.100, der ehemaligen 3.(F)/AGr.Ob.d.L.[210], oder von der 3.(F)/AGr.10 „Tannenberg" übernommen, die beide zur selben Zeit aufgelöst wurden. Dabei ging die zuletzt genannte Einheit in der 1./FAGr.5 auf, während

△ Die erste Ju 290 A-3, W.Nr.0160, steht startbereit zu einem Übungsflug in Achmer, im Spätsommer 1943. Das Flugzeug war zunächst als 9V+BH bei der 1. Staffel, wurde aber schon im November an die 2. Staffel abgegeben, wo es als 9V+AK bis zum April 1945 flog.

Mit dem Flugzeug W.Nr. 0161, 9V+AK, wurde offensichtlich gleich nach der Ankunft so etwas wie ein Fotoflug veranstaltet, um den Angehörigen der Gruppe Bilder ihres Flugzeugs in die Hand geben zu können. ▽





△ Im Spätsommer 1943 können die Offiziere der FAGr.5 in Achmer noch ein kleines Gartenfest feiern. Von links Oblt. Schmidt († 19. Febr. 1944), Lt. Friedrich († 20. Nov. 1943), Oblt. Mildenberger, Oblt. Kohmann († 21. April 1945) und Lt. Kersting.

◁ Hauptmann Bergen, Staffelkapitän der 2./FAGr.5, besichtigt in Achmer sein neues Flugzeug.

die 3.(F)/AGr.100 nun zur 2./FAGr.5 wurde. Hinzu kamen noch einige langjährig als Blindfluglehrer tätig gewesene bewährte Flugzeugführer von Schulen, wie z.B. von der Blindflugschule 1 Brandis.
Ihre Herkunft ließen die Besatzungen beider Staffeln an den von ihnen mitgebrachten und jetzt weiter geführten Staffelabzeichen erkennen, die vorher schon ihre Do 215 bzw. Ju 88 bei den Einheiten getragen hatten, denen sie angehört hatten. Sie wurden in geschickter Weise mit dem für die ganze FAGr.5 geltenden neu geschaffenen Gruppenabzeichen, einer mittelalterlichen Caravelle, verbunden. Bei den Flugzeugen der 1. Staffel prangte jetzt auf dem Focksegel, dem unteren Segel des Vordermasts, das auf die 3.(F)/10 hinweisende Wappen der Ritter des Deutschen Ordens, das schwarze Kreuz auf weißem Grund. Dagegen zeigten die Maschinen der 2.Staffel stattdessen das von der 3.(F)/100 herstammende mit den beiden Raben Wotans, Hugin und Munin, im Fluge vor einer rot strahlenden Sonne (siehe Anhang).
Wenig bekannt ist die Tatsache, daß trotz der bereits erwiesenen, nur sehr bedingten Brauchbarkeit der He 177 für die Aufgaben der FAGr.5, die aus der 3.(F)/10 gebildete 1./FAGr.5 mit Flugzeugen dieses Musters ausgerüstet werden sollte und einige der Besatzungen auch schon in Lärz die Einweisung darauf begonnen hatten. Dagegen war für die 2./FAGr.5 von vornherein die Ausstattung mit Ju 290 befohlen. Nach einer Vortragsnotiz des Führungsstabes vom 28. Juni 1943 scheint die Ausrüstung der beiden Staffeln ursprünglich sogar noch genau umgekehrt vorgesehen gewesen zu sein.
So erklärt sich, warum die FAGr.5 anfangs als nur aus dem Stab und einer Staffel, nämlich der 2. bestehend, in Erscheinung trat. Die 1. gesellte sich erst mit Verspätung hinzu, nachdem auch für sie Ju 290 statt der He 177 als Ausrüstung befohlen worden waren. Als Ziel wurden jedoch drei Staffeln mit insgesamt 40 Flugzeugen und — als Fernziel — schließlich sogar Geschwaderstärke angestrebt, wie es auf einer Besprechung am 26. Juni 1943 beim Reichsmarschall erörtert worden war. Das wäre von der Aufgabe her durchaus gerechtfertigt gewesen, hätte aber für



Die W.Nr.0160 (9V+BH) fliegt im Herbst 1943 noch bei der 1./FAGr.5 in Achmer, geht aber bereits Anfang November als 9V+AK mit der 2. Staffel in den Einsatz. △

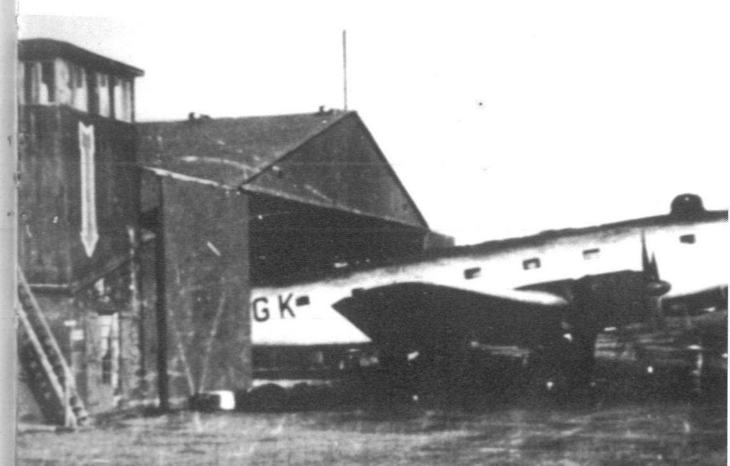




Die auf der Flügelunterseite ursprünglich aufgemalten Buchstaben des Stammkennzeichens, in diesem Fall PI+PO, sind flüchtig überspritzt, die dafür aber sonst üblichen Flugzeugbuchstaben, hier D, sind nicht aufgemalt worden.

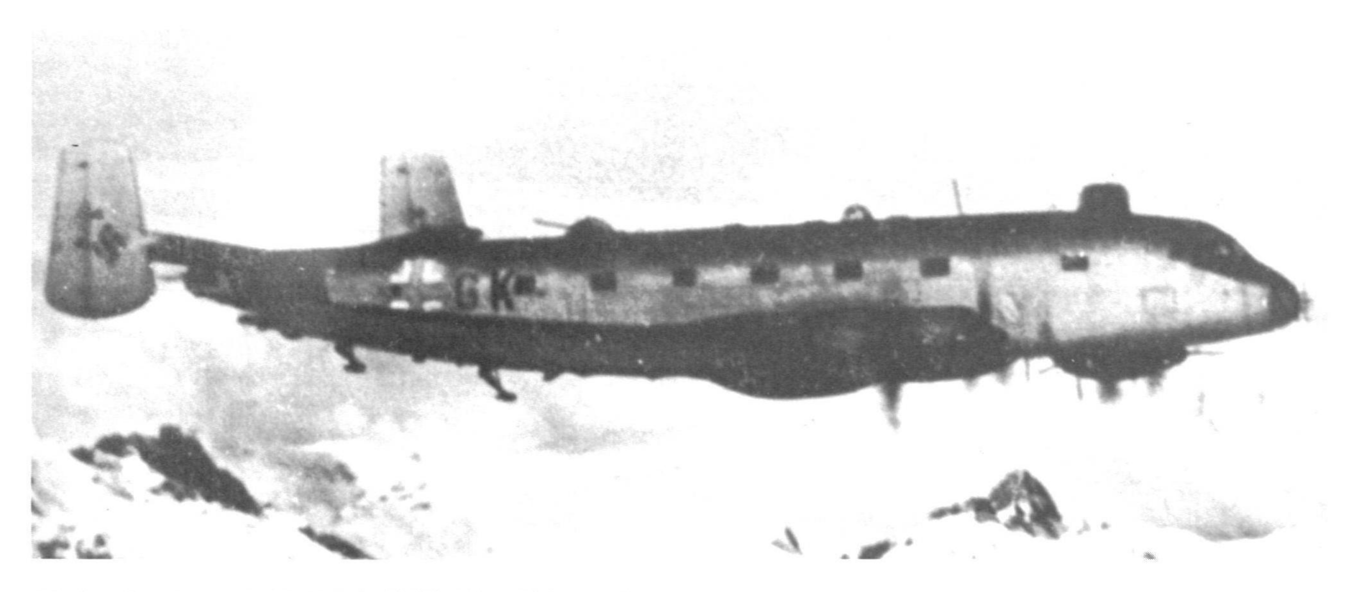
die Aufklärer eine Neuheit insofern bedeutet, als es bei ihnen bis dahin keine Verbände von mehr als Gruppenstärke gegeben hatte.
Zur Aufstellung einer 3.Staffel, für die übrigens als Ausrüstung Ju 88 H-1 geplant waren, kam es aber niemals, obwohl sich Ansätze in dieser Richtung mehrfach feststellen lassen. Eine Zeit lang war anscheinend zumindest geplant, die seit 1941 dem Fliegerführer Atlantik für Seeaufklärung zugeteilte 3.(F)/123 der FAGr.5 zu unterstellen. Für den Einsatz hätte diese Staffel bis etwa Mitte Dezember 1943 auf Ju 88 H-1 umgerüstet werden sollen. Das ist zwar geschehen, wenn auch mit Verspätung bis März 1944, zu einer Unterstellung ist es aber offensichtlich nicht gekommen.
Erstaunlicherweise tauchte aber verhältnismäßig spät, am 8. Mai 1944, auch noch eine 4./FAGr.5 auf, wie eine Verfügung des Generalstabs mit diesem Datum belegt. So wurde eine bis dahin als Horch- und Störstaffel 2 bezeichnete Einheit (vormals Kommando Rastedter) umbenannt, welche aber über nur vier entsprechend ausgerüstete Flugzeuge (1 He 111 H-6, 1 Do 217 E, 1 Ju 88 A-4 und eine Ju 188 F-1) verfügte, mit denen sie den gegnerischen Funkverkehr und so weit wie möglich auch dessen Radar zu überwachen und zu stören hatte. In der Flugzeugbestandsliste[199] vom Juli 1944 wird die Einheit, nach Abgabe ihrer Flugzeuge, aber bereits als aufgelöst gemeldet.
Aufstellungs- und Übungsplatz war der Fliegerhorst Achmer, 15 km nordwestlich von Osnabrück gelegen. Die ersten zur Schulung der Besatzungen zur Verfügung stehenden Maschinen waren die W.Nr.0158 (SB+QH), welche bald darauf zunächst für kurze Zeit als Verbandskennzeichen 9V+BC erhielt, dann auch nur für eine kurze Spanne zur 9V+BK wurde, um schließlich das endgültige 9V+AH zu bekommen, ferner die W.Nr.0159 (SB+QI), die zuerst zur 9V+CC und kurz darauf zur 9V+CK wurde, und als letzte die W.Nr.0160 (SB+QJ), die sich zur 9V+BH wandelte. Daneben gehörten noch eine Zeitlang eine Do 17 P (DK+VU) und eine Ju 99 (T1+KL) zum Bestand, die aber einige Monate später beide abgegeben werden mußen[199]. Ferner besaß die Gruppe eine Bf 108 (CX+HK) und zwei W 34 (DK+AB und NQ+AG), die aber in den Bestandlisten nicht aufgeführt sind. Keines dieser drei Flugzeuge scheint auf das neue Verbandskennzeichen umgestellt worden zu sein.
Jedem aufmerksamen Leser werden in dieser Aufzählung zwei Kennzeichen aufgefallen sein, die offensichtlich nicht „normal" sind, nämlich 9V+BC und CC. Sie sind in zwei Flugbüchern (Lt.Nagel und Fw.Eibl), jedoch nur in der Zeit zwischen dem 16. und dem 26. August 1943 für die Flugzeuge W.Nr.0158 und (wahrscheinlich) 0159 zu finden und bedeuten gleichzeitig das erste Auftreten des neu zugeteilten Verbandskennzeichens 9V. Ein C als letzter Buchstabe im Kennzeichen weist normalerweise auf den Stab einer II.Gruppe hin, was hier natürlich nicht zutrifft. Es ist aber denkbar, daß es in diesem Fall für die 2.Staffel benutzt wurde und so die ersten beiden dieser Staffel zugewiesenen Flugzeuge damit bezeichnet wurden. Das AC, das üblicherweise dem Flugzeug des Staffelkapitäns vorbehalten geblieben wäre, taucht jedoch in keinem Flugbuch auf. Es dürfte wahrscheinlich für die W.Nr.0157, die erste der drei A-2-Maschinen vorgesehen gewesen sein, die es aber nicht erhielt, weil sie zunächst nicht zur Gruppe kam sondern zur längeren Erprobung nach Rechlin ging.
Parallel dazu mag von Interesse sein, daß auch bei der für die ganze Gruppe geltenden Feldpostnummer L 55985 der Stab durch den angehängten Buchstaben „A" und die beiden Staffeln mit „B" bzw. „C" gekennzeichnet waren.
Eigene Wege bei der Vergabe der Kennzeichen werden uns später auch noch beim KG.200 begegnen.
Für die Einweisung und Schulung der Besatzungen, zum Vertrautmachen mit ihren neuen Flugzeugen und nicht zuletzt zu Vorbereitung auf den ihnen noch unbekannten Einsatz über See mit seinen sehr viel längeren Flugzeiten, bekam der neue Verband Unterstützung durch erfahrene Lehrbesatzungen sowohl vom KG.40 (z.B. die Oblt. Hubert Schreiner und Karl Kremser sowie Oberfeldwebel Gerhard Hartig) als auch von der Lufttransportstaffel (LTS) 290 (Oblt. Hanns Kohmann, die Lt. Hans Friedrich und Hermann Kersting und die beiden Oberfeldwebel Gustav Albers und Willi Wittemann). Auch Hptm. Braun, bis kurz vorher noch Staffelkapitän der zuletzt genannten Einheit, war von Rechlin aus an der Aufstellung und Einsatzbereitmachung des neuen Verbands beteiligt.
Vom Beginn der Aufstellung der FAGr.5 an dauerte es doch noch bis zum 15. November, bis zunächst die 2.Staffel unter Führung von Hptm. Karl-Friedrich Bergen mit sieben Ju 290 auf dem neuen Heimathafen Mont de Marsan als einsatzbereit gemeldet werden konnte. Die erste Staffel, mit Hptm. Josef Augustin als Staffelkapitän, folgte dann mit drei Flugzeugen etwa sechs Wochen später. Dieser Zeitverzug ist offensichtlich auf die seinerzeitige, dann zurückgenommene Entscheidung des Generalstabs zur Verwendung von He 177 bei dieser Staffel zurückzuführen. In Achmer scheint aber auch nach der Verlegung der beiden Staffeln an ihren Einsatzort Lehrpersonal mit wenigstens einem Flugzeug zur Einweisung neuer Besatzungen zurückgeblieben zu sein, unter der Bezeichnung „Ergänzungseinheit FAGr.5".
Mont de Marsan, etwa 100 km nördlich der Pyrenäen und somit der spanischen Grenze und rund 65 km von der Atlantikküste entfernt gelegen, blieb Liegeplatz der Gruppe, bis sie als Folge der Invasion im August 1944 den Platz räumen mußte und ins Reichsgebiet zurückverlegt wurde.
Die verhältnismäßig lange Zeitspanne zwischen Aufstellung und Einsatzbeginn erklärt sich u.a. daraus, daß Junkers im Monatsdurchschnitt meist nur zwei, höchstens aber drei Flugzeuge herausbringen konnte. Hinzu kam der erst nach und nach erfolgende Einbau der „Hohentwiel"-Geräte FuG 200 und deren Erprobung sowie die Einweisung der Besatzungen in ihren Gebrauch. Auch die Zusammenarbeit mit den U-Booten mußte geübt werden, wofür als Absprunghäfen vor allem Posen und Rahmel und als Übungsgebiet die östliche Ostsee dienten. Zur Planung und Steuerung dieser Schulung hatte der Generalstab einen eigenen Stab gebildet mit der Bezeichnung „Ausbildungsfliegerführer Ostsee", dem von der Marineseite ein „Lehrstab für Luftwaffenfragen der Kriegsmarine" zur Seite gestellt wurde.
Die Schulung der Bordschützen durch Schießen auf Luftziele fand in Rerik an der Ostsee statt, wo ein für die dortige Flakartillerie-Schule I eingerichtetes, weit in die Ostsee hineinreichendes Luftsperrgebiet dies gefahrlos ermöglichte.
Insgesamt gesehen war trotz aller Verzögerungen eine gute und intensive Schulung der Besatzungen möglich. Dafür spricht z.B. die Tatsache, daß während der Zeit in Achmer lediglich ein einziger Bruchschaden (30%) am 13. Oktober, eine Bauchlandung nach einer Motorstörung, zu verzeichnen waren (W.Nr.0163, 9V+AK)[176]. Er war aber möglicherweise der Anlaß, daß auch noch der bereits erwähnte Lt. Herbert Wagner aufgrund seiner Erfahrungen als Pilot auf Ju 90 und Ju 290 vom 25. Oktober an von der Tr.fl.st.5 als Lehrer zur Gruppe kommandiert wurde. Rund drei Wochen nach dem Unfall finden sich in seinem Flugbuch die ersten Eintragungen von Einweisungsflügen für mehrere Flugzeugführer der Gruppe, darunter auch Hptm. Fischer, der Gruppenkommandeur[181]. Wagner war dann später fast immer als Flugzeugführer bei denjenigen Feindflügen eingeteilt, an denen Hptm. Fischer selbst als Kommandant teilnahm.
Am 15. November um 8.30 Uhr startete erstmals eine Ju 290 zu einem Feindflug. An Bord der 9V+GK (W.Nr.0164) war neben Hptm. Braun als Flugzeugführer auch der Gruppenkommandeur als Kommandant. Der Flug führte bis westlich Casablanca und endete nach nicht weniger als 16 Std.und 15 Min. in Bordeaux-Mérignac. Er war erfolgreich, denn rund 400 km südwestlich vom Kap Sao Vincente (Südwestspitze Portugals) hatte die Besatzung einen aus 67 Schiffen mit sieben Bewachern bestehenden Geleitzug entdeckt und um 17.33 Uhr dem Fliegerführer Atlantik gemeldet.
In den darauf folgenden Tagen setzten dieser und der B.d.U. alle verfügbaren Kräfte auf diesen Geleitzug an. Als Fühlunghalter wechselten sich BV 222 der 1./SAGr.129 und Fw 200 der III./KG.40 mit den Ju 290 der 2./FAGr.5 ab. Angriffe mit Hs 293-





◁△ Die erste 9V+GK, W.Nr. 0164, noch mit ihrem vom Werk mitgebrachten Transporter-Tarnanstrich im Sommer 1943 in Achmer.

◁ In Mont de Marsan hat das Flugzeug bereits den für die Seeaufklärung festgelegten Anstrich mit hellen Rumpfseiten.



Gleitbomben flogen die He 177 der II./KG.40 am 21. November. Der B.d.U. konnte nicht weniger als 31 U-Boote an den Konvoi heranführen.

Die Ju 290 hatten zunächst einen wichtigen Vorteil auf ihrer Seite. Das Flugzeugmuster war dem Gegner in dieser Rolle noch nicht bekannt, so daß anfliegende Maschinen nicht gleich als Feindflugzeug ausgemacht und behandelt wurden. So bekam z. B. am Mittag des 16. November, also an dem der Entdeckung des Geleits folgenden Tag, eine der Ju 290 vom Geleit das zu diesem Zeitpunkt beim Gegner geltende Erkennungssignal zugeblinkt, offensichtlich in der irrigen Annahme, es handele sich um ein „eigenes Flugzeug"!

Bei der Beschattung dieses Geleitzugs von Mont de Marsan aus trat aber schon am 20. November, also nur fünf Tage nach dem Aktivwerden der 2.Staffel, der erste Verlust ein. Die Besatzung des Flugzeugs 9V+CK (W.Nr.0159), mit dem von der Tr.fl.st.5 zur Gruppe gekommenen Lt. Hans Friedrich als Flugzeugführer und Kommandant, kehrte von ihrem Einsatz nicht mehr zurück. Sie war, wie sich später herausstellte, in der Biskaya unweit des Kap Ortegal, der Nord-West-Ecke Spaniens, durch Mosquitos der 157.Squadron abgeschossen worden, welche von einem Flugplatz in Cornwall, also vom Süden Englands aus, dem Geleit entgegen geflogen waren[176].

Beim zweiten Verlust, am 24.November, war keine Feindeinwirkung im Spiel. Die W.Nr.0168, Kennzeichen vermutlich 9V+FK, mit Lt. Wolfgang Adler als Kommandant und Oberfeldwebel Josef Mohr als Flugzeugführer, stürzte unmittelbar nach dem Start in Mont de Marsan ab und verbrannte nach dem Aufschlag, wobei die ganze Besatzung um das Leben kam. Das Flugzeug hatte aus unerklärlichen Gründen nicht die übliche Startrichtung gegen den Wind nach Westen, sondern die umgekehrte Richtung gewählt, wo ein kleiner Hügel den Anfangsteigflug behinderte. Mit Entsetzen mußte die mit ihrem Flugzeug 9V+BK (W.Nr.0166) ebenfalls am Start wartende Besatzung des Gruppenkommandeurs mit ansehen, wie der Lichtkegel des Landescheinwerfers des anderen Flugzeugs zuerst steil nach oben in die Wolken stieß, um gleich anschließend nach unten zu verschwinden, wie der Funker der 9V+BK, Oberfeldwebel Emil Vollmuth, berichtete. Als vermutliche Ursache ergab die anschließende Untersuchung, daß möglicherweise die Dreiachsensteuerung beim Start versehentlich eingeschaltet gewesen war.

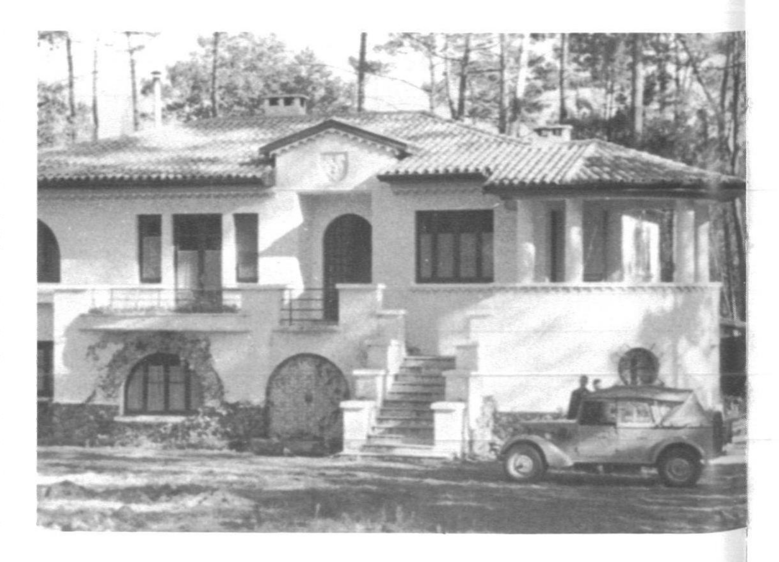
Zwei Tage später, am 26. November, brach bei der Rückkehr von



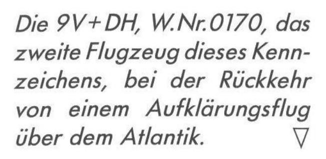
Das Stabsflugzeug 9V+GK, W.Nr.0164, mit dem Lt. Nonnenberg am 26. Mai 1944 nach Feindbeschuß im Atlantik notwasserte. ΔΔ

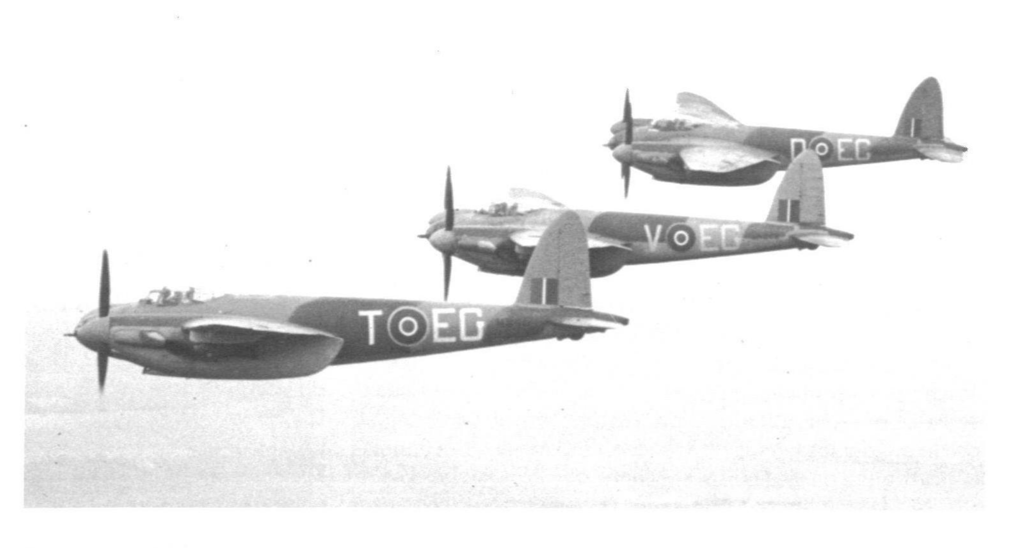
Die erste von vielen noch folgenden Fahrwerksbrüchen bei der FAGr.5. Es war die W.Nr.0163, die als 9V+AK am 13. Oktober 1943 in Acher Bruch machte. Nach der Reparatur wurde sie aber als 9V+CH von der 1. Staffel übernommen, um kurze Zeit später an die 2. Staffel zurückgegeben zu werden. Δ

Eines der als Unterkünfte für das fliegende Personal in Mont de Marsan beanspruchten Häuser. ▽

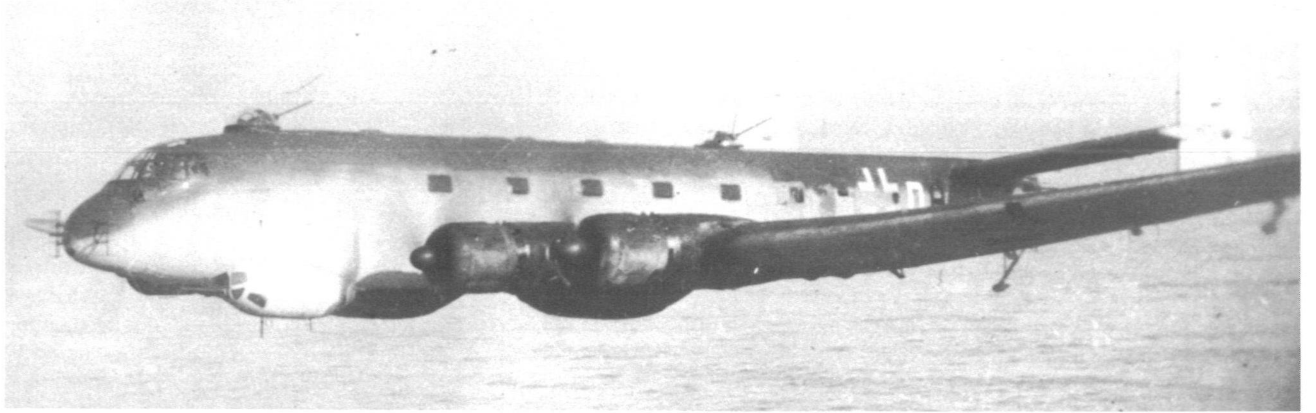


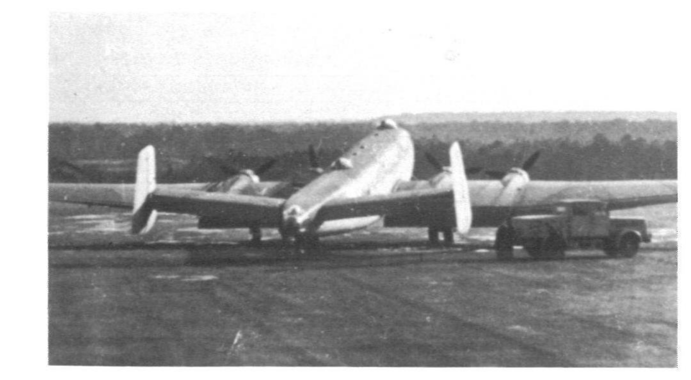
Mit ihnen hatten die Besatzungen der Ju 290 der FAGr.5 auch noch weit draußen auf dem Atlantik zu rechnen. Langstreckenjäger De Havilland „Mosquito" der Royal Air Force auf Patrouillenflug. ▷





Die 9V+DH, W.Nr.0170, das zweite Flugzeug dieses Kennzeichens, bei der Rückkehr von einem Aufklärungsflug über dem Atlantik ▽







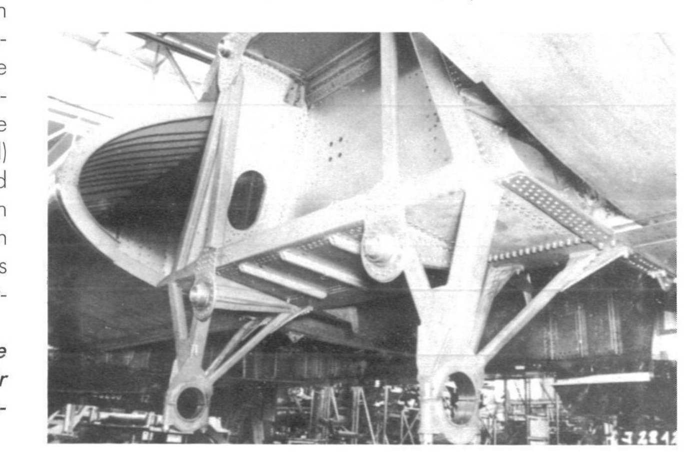


◁Δ Wenn man es weiß, ist bei dieser A-5 sogar der durch den Übergang von 17 Prozent Profildicke innen auf 12 Prozent außen entstandene Knick auf der Oberseite der Außenflügel zu erkennen.

◁ Uffz. Hollerung, Heckschütze einer Ju 290 der 2./FAGr.5, auf seinem recht beengten „Arbeitsplatz".

Δ Die Bauchlandung der 9V+BK, W.Nr.0166, am 26. November 1943 in Mont de Marsan. Der Gruppenkommandeur selbst und Leutnant Wagner waren die beiden Flugzeugführer. An der Rumpfseite sind noch schwach die beiden Buchstaben PT des ursprünglichen Stammkennzeichens zu erkennen.

einem Feindflug an der 9V+BK bei der Landung das Fahrwerk (siehe Bild) oder, was sogar noch wahrscheinlicher ist, mußte das Flugzeug eine Bauchlandung machen. Von der Besatzung, mit Hptm. Fischer als Kommandant und Lt. Wagner als Flugzeugführer, wurde niemand verletzt. Der Schaden wurde mit 20% beziffert. Wie die Reparatur erfolgt ist, ließ sich leider bisher nicht belegen. Alles spricht aber dafür, daß die Maschine sehr bald wiederhergestellt war und schon vom 4. Dezember an erneut eingesetzt werden konnte, jetzt aber bei der 1. Staffel und mit dem geänderten Kennzeichen 9V+DH.
Ein Flugzeug mit dem Kennzeichen 9V+BK aber tauchte erst wieder am 28. März 1944 in den Flugbüchern auf, hinter dem sich aber nicht mehr die W.Nr.0166, sondern jetzt die W.Nr.0157 verbarg, die erste der drei A-2. Die Vermutung, daß diese Maschine möglicherweise erst so spät zum Verband gekommen sei, ist aber nicht haltbar[199]. Ein Wochenbericht der E-Stelle Rechlin aus der letzten Oktoberwoche 1943 nennt als Zeitpunkt für die Abgabe an die FAGr.5. in Achmer den 26. Oktober 1943. In Wirklichkeit hatte Hptm. Braun das Flugzeug sogar schon am Tag vorher dorthin überführt[159]. Wo die W.Nr.0157 aber von da an bis zum 28. März gewesen ist, konnte bisher nicht festgestellt werden. Denkbar wäre ihre Verwendung zur Schulung in Achmer oder auch Posen, doch fehlt dafür ein Nachweis. Das Flugzeug flog dann bis zum Kriegsende unter dem Kennzeichen 9V+BK.
Vier Wochen nach Aufnahme der Erkundungstätigkeit der Gruppe von Mont de Marsan aus und nachdem bei den ersten Flügen zur Seefernaufklärung in Zusammenarbeit mit dem B.d.U. Erfahrungen gesammelt worden waren, zog der bis dahin nur mit der „Wahrnehmung der Geschäfte des Gruppenkommandeurs" beauftragte Hptm. Fischer eine Bilanz[21], die er auch bei der Entwicklungsbesprechung am 28. Januar 1944 vor GFM Milch mündlich erläuterte. Danach ergaben sich doch einige ziemlich ernüchternde Feststellungen. Trotz der durch den Einbau von Rumpftanks beträchtlich erhöhten mitgeführten Kraftstoffmenge wurden sowohl die Eindringtiefe als auch die Zeit, die zum Fühlunghalten an einem aufgespürten Geleitzug zur Verfügung stand, als zu gering angesehen. Das ergab die Forderung nach noch mehr Tankkapazität, die aber nur durch weitere Erhöhung des bereits bei 41,5 t angelangten Starthöchstgewichts möglich gewesen wäre.
Als weiter verbesserungsbedürftig wurde auch die Bewaffnung angesehen. Da die Geleitzüge vielfach von Flugzeugträgern begleitet waren, aber auch einzelne Schiffe Jäger als Verlustgerät mit sich führten, kamen Begegnungen mit Jagdflugzeugen des Gegners immer häufiger vor. Hinzu kam, daß die Fühlunghalter nicht selten auch innerhalb der Reichweite von landgestützten Langstreckenjägern operieren mußten, welche von England oder Irland aus gestartet waren. Um sich ihrer erwehren zu können, war eine noch stärkere und vor allem weiter reichende Abwehrbewaffnung dringend erforderlich. Deshalb lehnte die Gruppe, wie bereits weiter vorne erwähnt, die für die Weiterentwicklung Ju 290 B vorgesehenen Bug- und Heckdrehtürme mit den kurzläufigen MG 131 in Vierlingsanordnung (siehe Bild) schon sehr frühzeitig als völlig in die falsche Richtung gehend ab[21]. Hptm. Fischer erwähnt in seinem Bericht hierzu einen Fall, in dem ein feindliches Zerstörerflugzeug bereits auf etwa 2000 m Entfernung das Feuer eröffnet hätte. Schon auf 1500 m gab es Treffer in der eigenen Maschine und nur eine zum Glück vorhandene Wolkendeckung wäre die Rettung gewesen. Auch die zur Verfügung stehende Munition sei zu beanstanden. Die in die Geschosse eingebauten Leuchtspur-Brandsätze würden die Selbstzerlegung bereits bei etwa 1200 m herbeiführen. Da diese Grenze nur auf Kosten der Sprengladung durch Verlängerung der Leuchtspurbrennzeit auf die dringend erwünschten 2000 m heraufzusetzen sei, wurde (für den Einsatz auf dem Atlantik) der gänzliche Verzicht auf die Selbstzerlegung vorgeschlagen[203,211].
Ein drittes Problem war die Brandanfälligkeit. Obwohl in nur einem Fall hatte beobachtet werden können, daß ein Flugzeug durch Beschuß in Brand geraten war, wird aber in anderen Fällen mit einiger Berechtigung vermutet, daß dies auch dort die Ursache des Verlusts gewesen sein dürfte. Zwar seien einzelne der Behälter durch eine Buna-Ummantelung geschützt, doch reichte dies offensichtlich nicht aus.
Die Firma Junkers entwickelte daraufhin eine Feuerlöschanlage (Dachlaurin), welche ein Ablöschen von Bränden noch bei einem Kraftstoffaustritt von bis zu 3 l/sek gestatten sollte, allerdings unter der Voraussetzung, daß der Rumpf durch Schottwände in kleinere Bereiche unterteilt war. In ein Flugzeug soll diese Anordnung eingebaut und damit erprobt worden sein[149].
Weiter wurde beanstandet, daß Navigator und Funker nicht in einem eigenen, durch eine Trennwand abgegrenzten Raum untergebracht wären. Besonders bei Nachtflügen würden sie, da sie bei ihrer Arbeit Licht haben müßten, die Flugzeugführung erheblich stören.
Die in den Flugzeugen ab Ausführung A-3 vorhandenen Ruhesessel galten als wenig zweckentsprechend. Bei den oft bis zu 21 Stunden dauernden Einsätzen wären Ruhebetten vorgezogen worden. Hier half sich die Gruppe selbst. Sie baute nicht nur Klappkojen, sondern auch einen ebenso dringend erforderlichen Küchenschrank mit Geschirr und einer Kochplatte in ihre Flugzeuge ein. Skizzen über beide Änderungen gingen an das Herstellerwerk. Ob spätere Flugzeuge dann bereits vom Werk aus so ausgestattet worden sind, ist nirgends vermerkt.
Sehr unangenehme Folgen hatte schließlich die offensichtlich mangelhafte Regendichtigkeit der Zelle. Die eindringende Feuchtigkeit ergab Kurzschlüsse in Steckverbindungen und daran anschließend Geräteausfälle oder zumindest Störungen. Mehrfach war aus diesem Grund die Kurssteuerung oder die Fernkompaßanlage ausgefallen. Einmal fuhr bei einem Flugzeug infolge eines solchen Schlusses beim Anlassen des Motors 3 am Boden das Fahrwerk ein, obwohl der Fahrwerkschalter auf „Aus" gestanden hätte.
Das Fahrwerk der Ju 290 war und blieb während der ganzen Einsatzzeit der Flugzeuge ein schwacher Punkt, wozu natürlich die ständige Erhöhung des Starthöchstgewichts, aber auch des

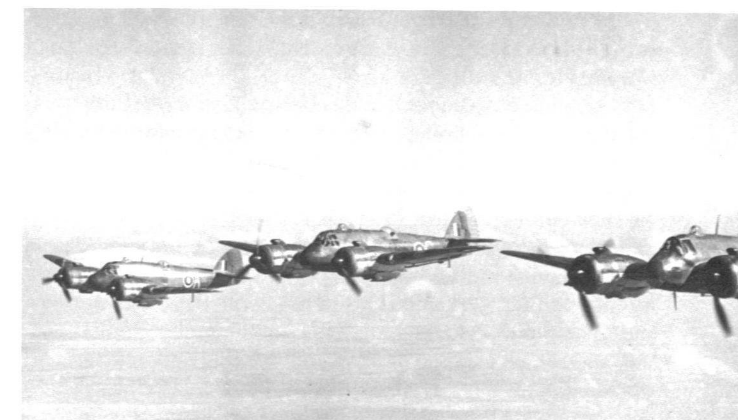


Die geschweißten Lagerböcke für das Fahrwerk, vermutlich Ausgangspunkt der meisten vorgekommenen Fahrwerksbrüche. Davor die Kugelverschraubungen für die Befestigung des Triebwerk-Zwischenstücks.



Oberleutnant Nedela (Mitte), der mit seiner Besatzung und der Ju 290 A-3, W.Nr.0161, bei der Rückkehr von einem Feindflug am 26. Dezember 1943 in schlechtem Wetter an einem spanischen Berg verunglückte. Das Bild zeigt ihn, noch als Feldwebel, im April 1940 bei der Rückkehr vom Unternehmen „Hartvikvann" mit seiner damaligen Besatzung, BF Uffz. Born (links) und BM Uffz. Ashauer. ◁





Hauptmann Augustin, der Staffelkapitän der 1./FAGr.5 (links) und Hauptmann Pawlitke, Flugzeugführer in der Staffel, in Mont de Marsan, Juni 1944. ◁△

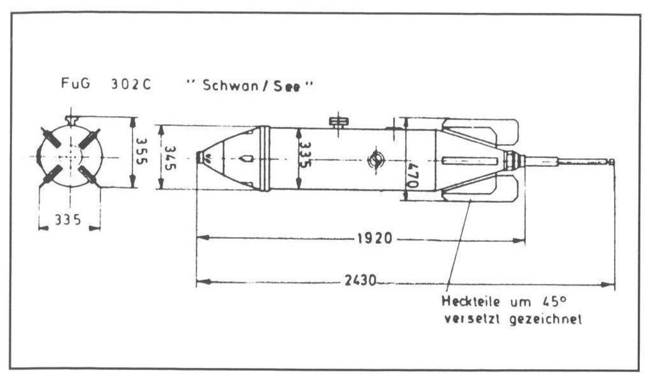
Einem Flugzeug dieses Musters, Langstreckenjäger Bristol „Beaufighter", fiel eine der beiden am 16. Februar 1944 nicht zurückgekehrten Ju 290 der 2./FAGr.5 zum Opfer. △



Hptm. Eckl (sitzend, zweiter von links), der Nachfolger von Hptm. Bergen als Staffelkapitän der 2./FAGr.5, im Kreis von Mitgliedern seiner Besatzung in Mont de Marsan. ◁

zulässigen Landegewichts einiges beigetragen hatte. Einseitige, aber auch doppelseitige Fahrwerksbrüche traten immer und immer wieder auf. Sogar die Werkspiloten blieben davon nicht verschont, wie u.a. der Fahrwerksbruch am Flugzeug W.Nr.181, KR+LL, beim Erstflug am 1. April 1944 zeigt. Die Literatur weiß dazu zu berichten, „daß in diesem Fall die Schäden zu schwer gewesen wären, als daß die Maschine hätte repariert werden können ..." Das entsprechende Flugbuch[141] sagt allerdings etwas anderes. Schon am 22.d.M., also drei Wochen später, flog die KR+LL wieder und wurde am 28. abgeliefert, um kurz darauf als zweites Flugzeug mit dem Kennzeichen 9V+GK bei der FAGr.5 eingesetzt zu werden ...
Hätte die Ju 290 nicht bereits über einen gut funktionierenden Kraftstoff-Schnellablaß verfügt, wäre so manche Landung nicht ohne Bruch abgegangen.
Den z.T. grundsätzlichen, meist aber behebbaren Mängeln standen jedoch die durchwegs guten Urteile der Besatzungen über die Handhabung und die Eigenschaften der Maschine gegenüber. Außerdem wurde die Ju 290 allgemein als wesentlich standfester als die Fw 200 des KG.40 beurteilt.
Zu Weihnachten 1943 wurde wieder ein verstärkter Einsatz der Kräfte des Fliegerführers Atlantik erforderlich. Diesmal ging es aber um die Unternehmen „Bernau" und „Trave" der Marinegruppe West, unter welchen Decknamen sich die Rückkehr der beiden Blockadebrecher „Osorno" und „Alsterufer" verbarg, die mit kriegswichtiger Ladung von Ostasien kommend, um diese Zeit nach Bordeaux einlaufen sollten. Dabei war am 26. Dezember erneut der Verlust eines Flugzeugs der 2. Staffel mit seiner ganzen Besatzung zu beklagen. Die W.Nr.161, 9V+DK, mit Oblt. Werner Nedela als Flugzeugführer und Hptm. Schmoll als

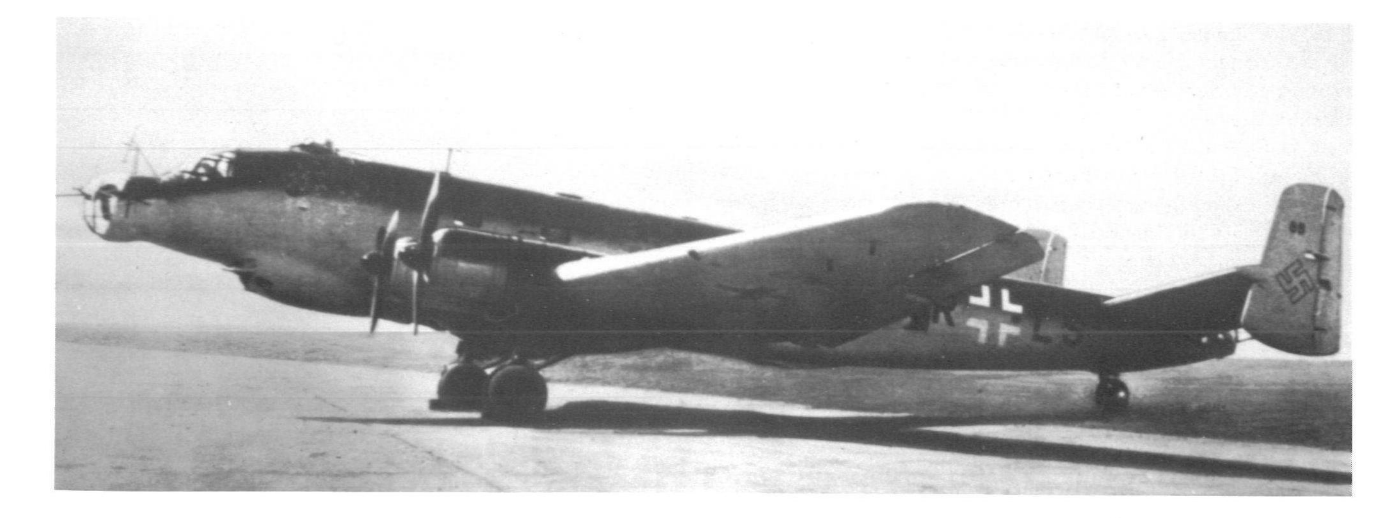
Kommandant, war auf dem Rückweg vom Einsatz beim Versuch, bei schlechtem Wetter den Heimathafen im Direktanflug, also über spanisches Gebiet zu erreichen, gegen einen Berg der Pyrenäenkette knapp unterhalb des Gipfels geflogen und dort zerschellt. Möglicherweise war in diesem Fall eine nicht ganz richtige Höhenmessereinstellung die Unfallursache.
Es sei an dieser Stelle angemerkt, daß Nedela, damals noch als Feldwebel, am Unternehmen „Hartvikvann", dem Transport von Gebirgsgeschützen nach Narvik am 13. April 1940, teilgenommen hatte. Er war der Flugzeugführer der Ju 52 DB+RD, die, 1986 aus dem See bei Narvik geborgen und anschließend sorgfältig restauriert, heute in einer Halle auf dem Fliegerhorst Wunstorf zu bestaunen ist.
Die Leichen der so tragisch ums Leben gekommenen Besatzung wurden von einem Kommando der Stabskompanie mit Sondergenehmigung aus Spanien geholt und auf dem Flugplatzfriedhof in Mont de Marsan beigesetzt.
Auch zum Jahreswechsel 1943/44 ist offensichtlich ein Flugzeugverlust eingetreten. Mit dem Datum 4. Januar 1944 wurde ein Flugzeug der 1. Staffel, eine A-5, als durch Feindeinwirkung verlorengegangen gemeldet. Das geht sowohl aus den Flugzeugbestandslisten[199] wie auch aus einer im BA Freiburg vorhandenen Verlustmeldung hervor. Werknummer und Kennzeichen sind darin leider nicht angegeben. Zu Hilfe kommt uns, daß tatsächlich von einer Maschine der 1. Staffel (9V+CH) Flugbucheintragungen nur bis zum 22. Dezember 1943 zu finden sind. Am 31. Dezember war der etwa 210 km nördlich von Mont de Marsan gelegene und von Flugzeugen der FAGr.5 bei Nebellagen auf dem Heimathafen als Ausweichlandeplatz benutzte Fliegerhorst Cognac Ziel eines alliierten Bombenangriffs gewesen. Ein Foto, das kurz danach aufgenommen wurde, zeigt auch eine Ju 290, die dort zumindest beschädigt worden sein muß. Zu dem Ganzen paßt, daß der T.O. der Gruppe, Oblt. Müller, zusammen mit dem bei der FAGr.5 stationierten Flugzeugprüfer von Junkers, Peter Hahn, am 3. Januar 1944 mit der Bf 108 (W.Nr.1686) des Gruppenstabes vormittags nach Cognac und nachmittags wieder zurückgeflogen ist. Vom darauffolgenden Tag aber stammt die Verlustmeldung. Das betroffene Flugzeug dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit die W.Nr.0171 gewesen sein. Das würde aber bedeuten, daß diese Maschine anschließend entweder an Ort und Stelle repariert wurde, was bei dem Zerstörungsgrad des Platzes unwahrscheinlich ist, oder aber, daß sie von dort abtransportiert und anderswo wiederhergestellt worden sein muß. Die Arbeit scheint ziemlich viel Zeit beansprucht zu haben, denn das Flugzeug 9V+CH erscheint erst wieder Mitte März beim Verband.
Durch nicht weniger als drei Flugzeugverluste, alle aufgrund von Feindeinwirkung, sollte der Februar 1944 für die Gruppe zu einem der beiden schwärzesten Monate werden. Während von der 2. Staffel zwei Flugzeuge mit ihren Besatzungen nicht zurückkehrten, hatte auch die erst seit dem 26. Dezember im Einsatz befindliche 1. Staffel ihren ersten Verlust zu beklagen.
Für zwei der Maschinen, einmal die 9V+DK (W.Nr.0177), die zweite dieses Kennzeichens, mit dem Staffelkapitän der 2. Staffel, Hptm. Bergen und seiner Besatzung, ebenso wie für das Flugzeug W.Nr.0175, 9V+FH, mit Lt. Eberhard Elfert als Flugzeugführer und Lt. Albert Pape als Beobachter, wurde derselbe Geleitzug am 16. Februar zum Schicksal. Im Seegebiet westlich Irlands wurde am späten Vormittag die erste der beiden Ju 290 durch zwei von Neuseeländern, den Lieutenants E. S. Erickson und W.C.Dimes geflogene Grumman F4-F, englische Bezeichnung „Wildcat Mk.IV", des Begleitflugzeugträgers „Biter" abgeschossen. Dabei berichten die britischen Quellen, daß diese Maschine vorher eine Gleitbombe auf eines der Schiffe abgeworfen hätte, die aber ihr Ziel verfehlte. Diese Behauptung kann nicht stimmen, denn die A-5 hatte noch keine Kehlausrüstung, war aber mit einer Abwurfeinrichtung für „Schwan"-Bojen ausgerüstet.
Die Radarbeobachter desselben Trägers waren es auch, die am Nachmittag die zweite Ju 290 entdeckten und ihren Standort an eine von F/L R.R.Wright und F/O P.J.F.Tose geflogene Bristol Beaufighter X der 235 Squadron weitermeldeten, welche vom Flugplatz St. Angelo bei Enniskillen in der Grafschaft Ulster aus dem Geleitzug entgegengeflogen war. Aus dem entsprechenden Bericht geht hervor, daß diese Beaufighter mit dem Kennbuchstaben „N" gegen 15.00 Uhr eine andere abgelöst hatte, welche vorher einige Zeit über dem Geleitzug gekreist war. Gegen 16.41 hatte die „N" von der Radarzentrale des „Biter" eine Richtungsangabe erhalten, wo sich ein nicht identifiziertes Flugzeug befinden würde, das sich neun Minuten später als eine Ju 290 herausstellte. F/L Wright griff sie sofort von hinten an, wobei er sich bis auf weniger als 400 m näherte. Das angegriffene Flugzeug tauchte danach in einer Wolke unter, kam aber wenig später wieder heraus, so daß Wright einen zweiten Angriff fliegen konnte, bei dem er Treffer auf der Steuerbordseite und Rauch aus einem der beiden Motoren feststellte. Nachdem die Ju 290 bis auf etwa 300 m gesunken war, sei sie senkrecht ins Meer gestürzt. Überlebende hätten nicht entdeckt werden können ...
Dasselbe traurige Ergebnis brachte auch eine am frühen Morgen des nächsten Tages zur Suche nach den beiden vermißten Besatzungen losgeschickte Maschine mit Hptm. Willi Pawlitke als Flugzeugführer und dem Staffelkapitän der 1. Staffel, Hptm. Augustin als Kommandant, nach langer, vergeblicher Suche nach Hause.
Bei den Bemühungen, den B.d.U. auch weiter mit Aufklärungsergebnissen über diesen und einen weiteren Geleitzug zu versorgen, um das Heranführen der Gruppe „Hai" mit 21 Booten zu ermöglichen, ereilte offensichtlich drei Tage später, am 19.d.M., auch noch die Besatzung des Flugzeugs 9V+FK, W.Nr.0179, mit Oblt. Karl-Heinz Schmidt als Flugzeugführer und Kommandant und Lt. Hermann Barth als Beobachter ein ähnliches Schicksal. Auch sie wurde in der Nähe von La Coruna von vier Geleitschutz fliegenden Mosquitos der 157 Squadron angegriffen und von dem Flugzeug der Besatzung F/Lt.Coombs/F/O.Scobic abgeschossen. Eine der englischen Maschinen mußte nach Treffern, welche sie von den Bordschützen der 9V+FK erhalten hatte, mit nur einem Motor zurückfliegen.
Bei allen drei Flugzeugen handelte es sich übrigens um Maschinen der Ausführung A-5[200].
Mit Wirkung vom 7. Februar 1944 war die Befehlsstelle und der Stab Fliegerführer Atlantik aufgelöst und durch das X. Fliegerkorps unter Generallt. Alexander Holle ersetzt worden, das nun für den Einsatz aller in Westfrankreich liegenden Luftwaffenverbände zuständig war.
Am 10. April verlor die 1. Staffel erneut ein Flugzeug, diesmal glücklicherweise ohne daß Besatzungsmitglieder zu Schaden kamen. Bei einer Zwischenlandung auf dem Weg von Mont de Marsan nach Dessau geriet das Flugzeug 9V+DH, vermutlich die W.Nr.0166, des Flugzeugführers Hptm. Emil Sachtleben in Bourges in einen Tiefangriff. Die am Rande des Flugplatzes abgestellte Maschine brannte aus[162,200].
Etwa um diese Zeit erscheinen in einigen Flugbüchern Eintragungen über die Erprobung des Rückwärtswarngeräts FuG 217R „Neptun II" bei der Gruppe. Erstmals erwähnt wird ein Flug zu diesem Zweck unter dem Datum vom 14. März[216]. Da aber andererseits Hptm. Fischer schon in seinem Bericht vom 15. Dezember 1943[211] über große Mängel an diesem Gerät und über



△ Die zum Aussenden von Peilzeichen für die U-Boote bestimmte, von Flugzeugen abzuwerfende Schwimmboje „Schwan", FuG 302 C.

stark eingeschränkte Verwendbarkeit aufgrund ungünstiger Antennenanordnung geklagt hatte, dürfte es sich dabei noch um das FuG 216R „Neptun I" gehandelt haben.
Gegen Ende April wurden vier Flugzeuge der Gruppe für etwa einen Monat nach Danzig-Langfuhr abgestellt, um von dort und von den Plätzen Hexengrund, Heiligenbeil, Jesau, Grieslienen und Königsberg-Neuhausen aus neue Taktiken und Techniken des Zusammenwirkens mit den U-Booten der U-Boot-Lehrdivision, aber auch mit Flugzeugen der III.Gruppe des KG.40 zu erproben[162,181,212-215]. Erstaunlicherweise wurden dazu aber mit den W.Nr.0157 (9V+BK), 0167 (9V+HK), 0173 (9V+CK) und 0172 (9V+BH) sowie etwas später auch 0158 (9V+AH) nur relativ alte Flugzeuge verwendet, während Maschinen der um diese Zeit zur Gruppe kommenden Ausführung A-7 nicht beteiligt waren. Dazu angesprochen, erklärte Hptm. Georg Eckl, der Nachfolger von Hptm. Bergen als Staffelkapitän der 2. Staffel, daß eine Kehl-Ausrüstung bei der FAGr.5 nicht vorhanden gewesen sei. Lediglich Leuchtbomben wären von den Flugzeugen mitgeführt worden. Da die Fw 200 mit ihrer Kehlausrüstung (Gleitbomben Hs 293) unter anderem Nachtangriffe auf Schiffsziele geübt haben, welche von Leuchtbomben erhellt wurden, kann angenommen werden, daß diese Rolle wenigstens zum Teil den Ju 290 übertragen worden war.
Die zur Heranführung von U-Booten erforderliche relativ häufige Abgabe von Peilzeichen gefährdete das Bewacherflugzeug besonders, da sie ja auch der Gegnerseite erlaubte, dessen Standort zu ermitteln. Um diese Gefährdung der Geleitzug-Beschatter zu vermeiden, war die UKW-Funkboje „Schwan-See" (FuG 302 C) entwickelt worden, die vom Flugzeug abgeworfen werden konnte und — nach automatischem Ausfahren einer Antenne — das Aussenden der Peilzeichen übernehmen sollte. Erste Abwurfversuche damit waren ja bereits im Oktober 1943 am Ammersee gemacht worden. Andererseits findet sich ein Bericht über den Abwurf einer „Schwan"-Boje durch eine Ju 290 bereits in einer Tagesmeldung des Generalstabs der LW an die Seekriegsleitung unter dem Datum vom 8. Februar 1944. Bei den jetzt in Rechlin mit Hilfe des soeben fertig gewordenen Flugzeugs A-7, W.Nr.0189 KR+LT, vom Flugzeugführer Oberfeldwebel Otto Joas unter Beteiligung von Fl.St.Ing.Paul Bader von der dortigen E-Stelle durchgeführten Versuchen, muß es sich also um die Erprobung einer wesentlich verbesserten „Schwan"-Ausführung gehandelt haben. Die Versuche erstreckten sich über die Zeit vom 2. bis zum 28. Mai, worin auch ein zehn Tage währender Versuchsabschnitt bei der E-Stelle Werneuchen enthalten ist[217].
Weitere Eintragungen über die Erprobung des „Schwan" unter Einsatzbedingungen finden sich dann anschließend am 8. und 9. Juni 1944 im Flugbuch von Oblt. Günther Korn[216]. Mit dem Flugzeug 9V+DH (W.Nr.0170) machte er an diesen Tagen Erprobungsflüge bis „nordwestlich Santander".
Der Monat Mai brachte dann der Gruppe einerseits mit fünf weiteren, aus der Fertigung in Dessau kommenden A-7-Flugzeugen die größte Verstärkung, gleichzeitig aber mit dem nochmaligen Verlust von drei Maschinen, alle mit ihren Besatzungen, eine Wiederholung des Aderlasses vom Februar. Am 26. hatte sich die Besatzung von Oblt. Hans-Georg Bretnütz (1. Flugzeugführer und Kommandant) und Lt. Hans Mahs (2.Führer) über fünf Stunden lang feindlicher Jagdangriffe zu erwehren gehabt, wie aus Funkmeldungen hervorging. Dann war sie der Übermacht erlegen. Ihr Flugzeug war die A-7 W.Nr.0188, 9V+FK, ebenfalls das zweite, das mit diesem Kennzeichen geflogen ist[218]. Die Maschine, welche an diesem Einsatz mit beteiligt gewesen war, die W.Nr.0178, 9V+DK, mit Hptm. Helmut Miersch als Kommandant und Oblt. Günter Pfeiffer als Flugzeugführer, kam heil zurück.
Am selben Tag mußte die W.Nr.0164, 9V+GK, mit Lt. Kurt Nonnenberg als 1. Führer und Kommandant, Lt. Hans Koitka als Beobachter und Oberfeldwebel Gerhard Hartig als 2.Führer, nach dem Angriff von zwei Hurricanes und nach Ausbrechen eines Brandes im rechten Flügel auf das Meer hinunter. Diese von der

Die W.Nr.0188, KR+LS, die als 9V+FK mit der Besatzung Olt. Bretnütz am 26. Mai 1944 von einer Geleitzugaufklärung westlich Portugal nicht zurückgekehrt ist. ▽



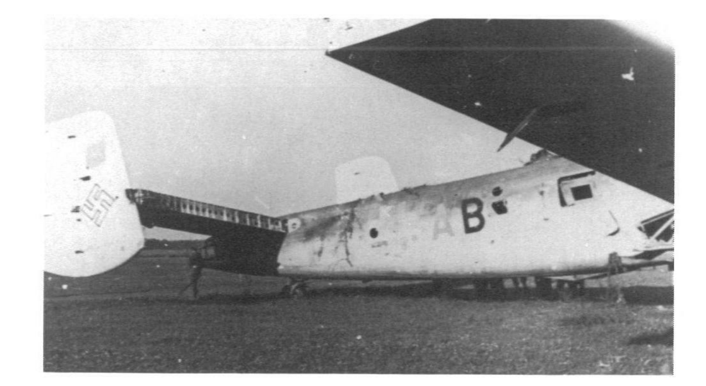
1. Staffel stammende Besatzung flog eine Maschine, die dem Kennzeichen nach zwar zur 2. Staffel gehörte, in Wirklichkeit aber als Flugzeug des Stabes galt.
Die Umstände, die zum Verlust von Besatzung und Maschine führten, können genau wiedergegeben werden, weil hier, wie zu dieser Zeit schon meist üblich, zwei Ju 290 den Erkundungsflug gemeinsam flogen. Außerdem wurde zufällig ein Bericht von britischer Seite über den Hergang aufgefunden[219].
Flugzeugführer und Kommandant der anderen Maschine war Hptm. Willi Pawlitke, ebenfalls von der 1. Staffel, ein ehemaliger Blindfluglehrer von Brandis. Im Einsatzraum wurde, wie üblich, mit Hilfe des Funk-Höhenmessers (FuG 101) tief geflogen (etwa 20 m), um die frühzeitige Erfassung durch das gegnerische Radar zu vermeiden. Von Zeit zu Zeit stieg eines der Flugzeuge auf etwa 500 m, um während eines Vollkreises mit dem Hohentwielgerät etwaige Schiffsechos zu entdecken. Anschließend ging es im Tiefflug wieder weiter.
Noch bevor der Geleitzug in Sicht war, hatte der Gegner die beiden Aufklärer bereits entdeckt. Es dauerte nicht lange, bis zwei feindliche Jäger des Musters Hawker „Hurricane" auftauchten und zunächst das wieder im Tiefflug befindliche Flugzeug von Hptm. Pawlitke angriffen, allerdings ohne Treffer zu erzielen. Im Abdrehen und Hochziehen aber schossen sie schräg von hinten auf die etwas höher fliegende Maschine von Lt. Nonnenberg, dessen Schütze im B2-Stand zudem noch eine Ladehemmung an seiner Kanone hatte. Diesmal hatten die Angreifer Erfolg, denn der rechte Innenmotor geriet in Brand und am Flügel der Ju 290 kam eine Flamme zum Vorschein, die rasch immer größer wurde. Dem Flugzeugführer blieb nichts anderes übrig, als so schnell wie möglich eine Notlandung im Atlantik zu versuchen, bevor die Fläche vielleicht abbrach und das Flugzeug abstürzte.
Einer der beiden Jäger hatte inzwischen wieder gewendet und flog erneut die dicht über dem Wasser fliegende zweite Ju 290 an. Diesmal aber zog der Angreifer den kürzeren. Die Bordschützen in den beiden B-Ständen und im Heck mit ihren MG 151 trafen. Er kippte über den Flügel ab und verschwand in einer Gischtwolke zwischen den Wellen, worauf der zweite den Angriff abbrach und in Richtung Geleitzug abdrehte. Nur der unmittelbar danach einsetzenden Suche der gegnerischen Begleitschiffe nach diesem Piloten hatten es fünf z.T. verletzte Überlebende der zehnköpfigen Besatzung der abgeschossenen Ju 290, darunter der Flugzeugführer, zu verdanken, daß sie aufgefischt wurden und den Rest des Krieges in Gefangenschaft in den USA verbringen konnten.
Das Flugzeug 9V+GK, eine A-3, wurde noch im selben Monat durch eine der neu zugeteilten A-7 ersetzt, die W.Nr.0191[215]. Von diesem Flugzeug, dessen Kennzeichen 9V+AB es bereits als zum Gruppenstab gehörend auswies, sind in der Literatur schon Bilder veröffentlicht worden, nur leider mit irrigem Text. Aus dem (klein aufgemalten) richtigen 9V ist plötzlich das falsche A3 geworden. Diese Maschine scheint im September 1944 auf ihrem Abstellplatz, wahrscheinlich bei Brunntal, bei einem der vielen Tiefangriffe zuerst mit mehr oder weniger stark beschädigt und dann bei Kriegsende durch eine Sprengladung im Führerraum unbrauchbar gemacht worden zu sein. Nach dem Bild sieht es so aus, als hätte sie bereits vorher als Ersatzteillieferant gedient, wie die verschiedenen fehlenden, sachgemäß abgebauten Zellenteile erkennen lassen.
Den dritten Verlust in diesem schwarzen Monat ereilte wieder die 2. Staffel. Am 31. Mai kehrte die Besatzung von Lt. Heinz Ernst als 1. Führer und Kommandant und Fj. Feldwebel Hans Haberer als Beobachter, sowie Uffz. Martin Steinbock als 2. Führer von einem



Wartung des Funkhöhenmessers FuG 101a an einer Ju 290 in Mont de Marsan.

Feindflug nicht mehr zurück. Leider sind weder in der namentlichen Verlustmeldung noch in einer anderen Unterlage Angaben über ihr Flugzeug enthalten. Die am nächsten liegende Vermutung war, daß es sich um die W.Nr.0167 mit dem Kennzeichen 9V+HK gehandelt haben könne, weil von diesem Flugzeug nach dem 13. Mai keine Flugbucheintragungen mehr zu finden sind. Dem steht aber entgegen, daß die verlorengegangene Maschine eine A-7 gewesen sein muß, während die W.Nr.0167 noch eine A-4 war. In Frage kommt nur die W.Nr.0187, die erst ganz kurz vorher der Gruppe zugeteilt worden war, wahrscheinlich das Kennzeichen 9V+LK erhalten hatte[181] und die danach auch nirgendwo mehr erscheint. Das Kennzeichen ging über auf die W.Nr.0195.
Wenige Tage nach dem letzten Verlust auf dem Atlantik gab es einen ganz anders gearteten Einsatzflug einer Ju 290 der FAGr.5, der Schlagzeilen gemacht hätte, wenn er nicht mitten im Krieg und unter strengster Geheimhaltung vor sich gegangen wäre.
Der Marine-Wetterdienst hatte von 1941 an in der Arktis eine ganze Reihe von bemannten Wetterbeobachtungsstellen eingerichtet, deren über Funk übermittelten Meßwerte für die Vorhersage des Wetters von größter Bedeutung waren[220]. Eine davon, mit dem Decknamen „Baßgeiger", saß in Ostgrönland in der Nähe der Insel Shannon, zuerst auf dem im Eis eingeschlossenen Schiff „Coburg", das sie hingebracht hatte, später auf der Insel selbst, als das Eis ihr Schiff zu zerdrücken drohte. Vom 14. September 1943 an hatte die Besatzung ihre Meldungen ziemlich regelmäßig absetzen können, bis ein feindlicher Überfall auf die Station am 22. April 1944 klarmachte, daß ihre Tätigkeit offensichtlich bereits seit einiger Zeit beobachtet worden war. Hierzu hatten sicher auch die von Zeit zu Zeit durchgeführten Versorgungsflüge beigetragen, die meist durch Fw 200 der

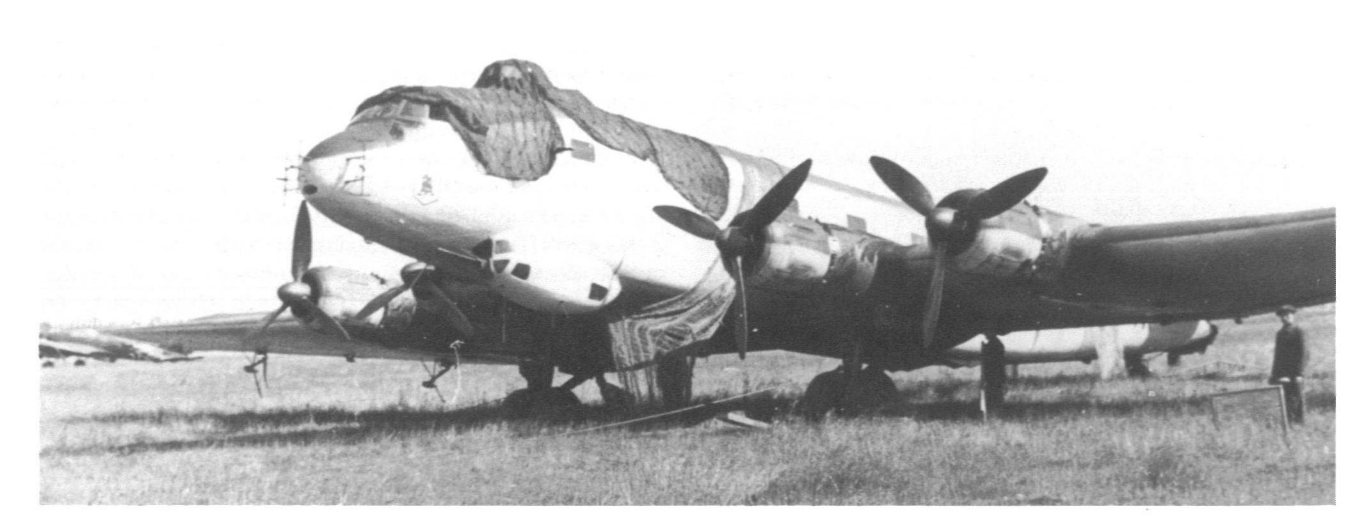
3./KG.40 von Norwegen aus gemacht worden waren. Einmal war daran — wegen sehr schlechten Wetters am Ziel allerdings vergeblich — auch eine BV 222 der E-Stelle Travemünde (C-09, TB+QN) beteiligt gewesen[221].
Der Überfall hatte zwar in letzter Minute abgewehrt werden können, wobei allerdings ein Stationsmitglied, der militärische Kommandoführer Lt. Helmut Zacher, getötet worden war[218]. Die Angreifer waren danach unter Zurücklassung des größten Teils ihrer Waffen und Ausrüstung zwar geflohen, aber es war nun zu erwarten, daß die Aushebung der Station mit verstärkten Kräften in naher Zukunft erneut versucht werden würde.
Die Stationsangehörigen mußten also von dort abgeholt werden. Mit der Schiffsbesatzung zusammen waren das immerhin 26 Mann. Da ein Schiff nicht in Frage kam, erhielt die Station den Auftrag, Landemöglichkeiten sowohl für ein Land- als auch für ein Wasserflugzeug zu erkunden, was auch geschah.
Inzwischen hatte in Vaernes (Norwegen) zwischen dem 21. und 25. Mai eine Lagebesprechung stattgefunden, zu der auch Oblt. Josef Schweighofer, der damalige Pilot der Ju 90 V7 bei der Tr.fl.st.5, mit seiner Maschine aus Mühldorf gekommen war[182]. Es zeigte sich aber sehr schnell, daß Reichweite und Zuladung dieses Flugzeugs bei weitem nicht ausreichten, um den Auftrag ausführen zu können.
Und so wurde eine Ju 290 von der FAGr.5 aus Mont de Marsan angefordert, die als einziges (Land)Flugzeug ausreichende Leistungen aufwies. Den Auftrag erhielt Hptm. Sachtleben, der am 29. Mai von dort mit der 9V+MK (W.Nr.190) über Dessau, Pretsch (Einbau eines Sonnenkompasses) und Aalborg nach Vaernes flog[162]. Am 2. Juni wurde zuerst mit einer Fw 200 des KG.40 (F8+RL mit Hptm. Robert Maly, dem Staffelkapitän der 3./KG.40 als Flugzeugführer) ein Erkundungsflug zum Ziel durchgeführt, der vom Start bis zur Landung (ohne Landung am Ziel) rund 13 Stunden dauerte.
Es sei hier am Rande vermerkt, daß der bereits erwähnte Oblt. Karl-Heinz Stahnke einen Monat später mit demselben Condor eine andere Wetterstationsbesatzung („Schatzgräber") in einer ähnlich spektakulären Aktion von der Insel Alexandraland im Franz-Joseph-Archipel abholte.
Der Abholflug begann dann am Morgen des 3. Juni um 8.28 Uhr in Vaernes. Die Maschine hatte 16 Mann an Bord. Neben der normalen Besatzung mit Hptm. Sachtleben und Oberfeldwebel Kreutzmann als Flugzeugführer waren noch ein Navigator, ein Adjutant eines Generals und ein PK-Mann in der Ju 290. Der Flug zum Ziel verlief reibungslos, doch mußte das Flugzeug fast eine Stunde lang nach dem schwer auszumachenden vorbereiteten Landeplatz suchen. Um 15.17 Uhr setzte das immer noch rund 37 t schwere Flugzeug auf dem mehr als 1 m dicken Eis vor der Insel Shannon auf, wobei allerdings die Landeklappen beschädigt wurden.
Bereits 40 Minuten später, nach dem Verladen der Wetter-



◁ Zahlreiche fachmännisch abgebaute Teile lassen vermuten, daß die 9V+AB (9V ist ganz klein links vom runden Fenster im Balkenkreuz zu erkennen) bereits seit längerem als Ersatzteilquelle gedient haben muß.

Die „Coburg", die die Besatzung der Wetterstation „Baßgeiger" Ende August 1943 nach Shannon gebracht hatte, im Eis, aufgenommen bei einem Versorgungsflug durch eine Fw 200 des KG.40 von Norwegen aus (1 = Coburg/ 2 = Personen). ▽





△ Vermutlich im Sommer 1944 ist eine Ju 290 A-3, evtl. die W.Nr.0163, 9V+IK (?), bei einer Landung in Travemünde an einer weichen Stelle eingesunken. Mit eine paar übergeworfenen Netzen ist versucht worden, das Flugzeug etwas zu „tarnen".

Mit einem aufblasbaren Gummisack wird das Flugzeug angehoben und dann auf Böcke gesetzt. ▷

Die Maschine steht wieder startbereit auf festerem Boden. Auffallend ist der harte Übergang des dunklen Rückenanstrichs zu den hellen Seiten. ▷▽



stations- und Schiffsbesatzung und nach Vernichtung des Lagers, der Vorräte und der Geheimsachen, startete das Flugzeug trotz der Beschädigung sicher und erreichte um 22.06 Uhr wieder Vaernes, wo Besatzung und Gerettete groß empfangen wurden, u.a. von drei Generälen und einem Admiral[222]. Der Rückflug am 6. Juni nach Mont de Marsan, über Aalborg und Ludwigslust, verlief ebenfalls ohne Probleme. Dort wurden die Beschädigungen beseitigt, so daß die Maschine vom 13. Juni an wieder in den normalen Einsatz gehen konnte.
Wenige Tage nach seiner Rückkehr war Hptm. Sachtleben mit einer anderen Ju 290 (9V+GK) wieder über dem Atlantik. Drei Monate später aber gehörte er zu den Besatzungen, die mit ihren Maschinen zum KG.200 abgestellt wurden. Doch davon soll im nächsten Kapitel berichtet werden.
Warum es bei einigen wenigen Flugzeugen der Gruppe schwierig war, sie nach ihrer Werknummer ganz eindeutig zu identifizieren, hat verschiedene Gründe. Einer davon ist z.B. der nicht nur bei der FAGr.5 geübte Brauch, die Kennzeichen von verloren gegangenen Flugzeugen bald nach dem Verlust für neu zugeteilte Maschinen wiederzuverwenden. In den meisten Fällen konnten diese Wechsel geklärt werden, wenn auch manchmal nur mit Hilfe von Vermutungen, allerdings sehr großer Wahrscheinlichkeit. So finden sich beispielsweise im Laufe der Zeit nicht weniger als drei verschiedene Flugzeuge, die alle das Kennzeichen 9V+DK getragen haben, die W.Nr.0161, 0177 und schließlich 0178. Wahrscheinlich sogar viermal verwendet wurde das Kennzeichen 9V+FK, das möglicherweise zuerst (bis zu dessen Absturz am 24. November) am Flugzeug W.Nr.0168 und dann hintereinander an den Maschinen W.Nr.0179, 0188 und zum Schluß 0193 zu finden war. Auch 9V+BK trugen drei verschiedene Flugzeuge. Je zweimal verwendet wurden 9V+BH, CH, DH und FH bei der 1. Staffel, sowie (wahrscheinlich) KK und LK, sicher aber AK, CK und GK bei der 2. Staffel. Außerdem ist

offensichtlich mehrmals an Flugzeugen innerhalb des Verbandes, wegen Übergabe von einer Staffel zur anderen, das Kennzeichen gewechselt worden (z.B. von 9V+BK auf 9V+AH bei der W.Nr.0158, von 9V+BH auf 9V+AK bei der W.Nr.0160 und [vermutlich] von 9V+BK auf 9V+DH bei der W.Nr.0166). Diese Wechsel gehen aus den Anlagen 2 und 7 hervor.
Ein weiterer Grund liegt in der oft nur mittelbar erkennbaren Abgabe von Flugzeugen z.B. an das KG.200, die keineswegs immer in den Bestandslisten[199] erscheinen.
Und schließlich erschwert die Zuordnung auch noch die Tatsache, daß ausschließlich für die Schulung verwendete Flugzeuge zeitweise (ab 1. Januar 1944) beim Verband z.T. gar nicht, z.T. nur in einer Nebenrubrik rein zahlenmäßig angegeben werden, ohne einen Hinweis auf die Ausführung, welcher einen Rückschluß auf Werknummer und Kennzeichen gestatten würde.
Als letzte Schwierigkeit ist die nur teilweise durch Dokumente belegte, aber mit größter Wahrscheinlichkeit erfolgte Abgabe aller noch bei Junkers betriebenen Versuchsflugzeuge nach der Einstellung der Fertigung im Juni 1944 zu sehen. Hier handelt es sich vor allem um die W.Nr. 0151 und 0184, von denen die erste wahrscheinlich mit Datum vom 21. August 1944 der FAGr.5 zugewiesen wurde, während die zweite aber zunächst an die E-Stelle Rechlin gegangen sein dürfte. Über die ebenfalls dazu gehörende W.Nr.0165, die gleich zum KG.200 ging, wird noch zu sprechen sein.
Sichere Zuordnungen von W.Nr. und Kennzeichen waren und sind in der Regel nur möglich, weil entweder entsprechende, die nötigen Daten enthaltende Verlustmeldungen vorhanden sind, oder aber weil in verschiedenen Flugbüchern erfreulicherweise neben den Kennzeichen auch die Werknummern der jeweiligen Flugzeuge mit eingetragen sind[181,213,215,223]. Aber selbst da geht es nicht ganz ohne gelegentliche, erkennbare Irrtümer ab.
Eindeutig klar sind die beim Verband zugeteilten Kennzeichen bei den zwei laut Flugzeugbestandslisten im Monat Juni 1944 der Gruppe zugeteilten Neuflugzeugen A-7. Während die W.Nr.0192 (auf die später noch eingegangen wird) zur 9V+HH wurde, bekam die W.Nr.0193 das vorher bereits zwei- oder sogar dreimal verwendete 9V+FK.
Neben den vermutlich nicht vergebenen Kennzeichen 9V+LH und MH bei der ersten, taucht seltsamerweise auch 9V+IK bei der zweiten Staffel in keinem einzigen der Flugbücher auf, obwohl es mit großer Wahrscheinlichkeit verwendet worden ist. Hierfür spricht die Tatsache, daß die darauf folgenden Kennzeichen 9V+KK, LK und MK nachzuweisen sind. Bei der Frage, welches Flugzeug möglicherweise das Kennzeichen 9V+IK erhalten hat, bleibt man leider auf Vermutungen angewiesen; es könnte der W.Nr.0163 zugeteilt worden sein, als sie im Dezember 1943 von der 1. an die 2. Staffel abgegeben wurde.
Lediglich die vermutete erste Verwendung des Kennzeichens 9V+FK für die W.Nr.168 soll noch betrachtet werden. Eine entsprechende Eintragung taucht ja in keinem Flugbuch auf, was sich aber einfach erklären läßt. Zwischen dem letzten Flug in Dessau am 31. Oktober 1943 und dem durch die Verlustmeldung nachzuweisenden Absturz in Mont de Marsan am 24. November liegen nur wenig mehr als drei Wochen. Es wäre z.B. durchaus denkbar, daß die damit verunglückte Besatzung das Flugzeug aus Dessau selbst abgeholt und auch alle damit in der Zwischenzeit ausgeführten Flüge gemacht hat. Doch leider bleibt auch das nur eine nicht belegbare Vermutung.
In diesem Zusammenhang sei eine Bemerkung gestattet, die sich auf die beiden als Anhänge wiedergegebenen Zusammenstellungen der monatlichen Flugzeugbestandsmeldungen bezieht[199]. Die im Bundesarchiv vorhandenen Originallisten sind erkennbar nicht 100% fehlerfrei. Es wurde nun versucht, durch Vergleiche mit anderen Dokumenten wie Verlustzusammenstellungen, Flugzeugzuweisungen aber auch Flugbüchern, herauszufinden, wo Fehler stecken und diese zu korrigieren, so weit es eben möglich war. Ganz konnte das nicht gelingen, weil auch in



allen diesen Dokumenten Fehler und Lücken enthalten sind, so daß der Leser gebeten wird, sich beim Studium dieses geringfügigen Mangels bewußt zu sein. Nach ca. 48 Jahren wird man solche unvermeidlichen Unzulänglichkeiten wohl leider hinnehmen müssen.
Wie schwierig es in einzelnen Fällen war, den Lebenslauf eines Flugzeugs zu ermitteln, sei am Beispiel der W.Nr.0163 gezeigt, die zunächst bei der 2. Staffel als 9V+AK flog. Es steht fest, daß das Flugzeug, nach einer Vorstellung zur Überprüfung der Waffenanlage bei der E-Stelle Tarnewitz in der Woche vom 3.bis 9. Oktober 1943, vom 11.d.M. an in Achmer im Flugbetrieb war. Offensichtlich dort erlitt es am 13. Oktober einen mit 30% bewerteten Fahrwerksschaden, wie aus den Verlustlisten des Gen.qu.m.(6.Abt.) hervorgeht. Nach nur 17 Tagen sind aber bereits wieder Flüge eines Flugzeugs eingetragen[223], das dem Kennzeichen 9V+CH nach zur 1. Staffel gehört, aber nur die W.Nr.0163 sein kann. Die Zeitspanne scheint zwar etwas kurz zu sein für die Durchführung einer entsprechenden Reparatur, könnte aber für Fachkräfte des Werks gereicht haben, um die Maschine wieder flugfähig zu machen. Für eingetragene Flüge der 9V+CH in der Zeit vom 30. Oktober bis zum 24. November und am 1. Dezember kommt nur die W.Nr.0163 in Betracht. Anders sieht es aber für die in der Zeit vom 18. bis zum 22. Dezember unter diesem Kennzeichen eingetragenen Flüge aus. Die W.Nr.0163 hatte, offensichtlich wegen der drei bei der 2. Staffel im November eingetretenen Verluste (W.Nr.0159, 0166 und 0168), anscheinend bereits in der ersten Dezemberwoche von der 1. an die 2. Staffel abgegeben werden müssen. An ihre Stelle trat ab 3. Dezember die W.Nr.0171, welche noch mindestens bis zum 13. Dezember mit ihrem Stammkennzeichen KR+LB bei der 1. Staffel flog, um dann das 9V+CH zu übernehmen. Das weitere Schicksal des Flugzeugs, vom Bombenschaden in Cognac bis zum späten Wiederauftauchen am 24. März wurde bereits behandelt.
Von der W.Nr.0163 aber finden sich Eintragungen erst wieder im Dezember 1944. Unter ihrem Stammkennzeichen PI+PQ wurde sie zu der Zeit von Rerik nach Travemünde überführt[160,161]. Da mit



Am 23.7.1944 sticht der

Fliegende Holländer

mit vollen Segeln in sein zweites FAHRTENJAHR!

ZUM AUSLAUFEN DES SCHIFFES IN EIN NEUES JAHR MIT KAMPF UND SIEG

sind Sie am 23.7.1944 - 18.30 Uhr - herzlichst eingeladen.

AHOI!
Die Seeadler.

Einladung zum einjährigen Bestehen der FAGr. 5 am 23. Juli 1944. Vier Wochen später mußte die Gruppe die Basis Mont de Marsan aufgeben und ins Reich verlegen.

dem Flugzeug schon früh mehrfach Schießflüge in Rerik durchgeführt worden waren und der erste Flug beim Wiederauftauchen Ende 1944 Rerik als Abflugort nennt, wäre es nicht ausgeschlossen, daß die Maschine die ganze, nicht abgedeckte Zeit über dort als 9V+IK stationiert gewesen sein könnte. Auch das bleibt aber eine Annahme, da entsprechende Eintragungen fehlen ...
Auch bei den Flugzeugen W.Nr.0168, 0169, 0187 und 0189 bleiben gewisse Unsicherheiten leider bestehen, die wir hinnehmen müssen. Vom Ende Mai 1944 an bis zum Rückzug aus Mont de Marsan im August 1944 verlor die Gruppe dann kein Flugzeug mehr, wohl aber erlitt sie Personalverluste durch immer stärker werdende Freischärlertätigkeit, wozu die weit auseinandergezogen abgestellten und schwierig zu bewachenden Flugzeuge genügend Angriffsmöglichkeiten boten. In den letzten paar Wochen vor der Aufgabe des Flugplatzes finden sich in den Flugbüchern auch immer seltener Feindflüge über dem Atlantik, dafür umso häufiger solche mit der Bemerkung „Bandenaufklärung".
Der Entschluß, die Basis Mont de Marsan aufzugeben, konnte unter diesen Umständen nicht mehr lange hinausgeschoben werden. Die Entscheidung brachte am 16. August 1944 der Befehl Hitlers, ganz Südfrankreich zu räumen, nachdem Amerikanern und Franzosen die Landung an der Mittelmeerküste

Am 16. August 1944 brach an der 9V+CK, W.Nr.0173, nach dem Verlegungsflug bei der Landung in Mühldorf das rechte Fahrwerk. ▽

Das ganze mitgeführte Umzugsgut wird entladen. Die in Mühldorf liegende Tr.fl.st.5, die ehemalige LTS 290, besitzt, wie man hier sieht, immer noch einen von ihrem Mittelmeereinsatz herrührenden englischen Beutelastwagen. Zu beachten ist die große Fensteröffnung an der A-5 für das dort eingebaute MG 151. ▷▽





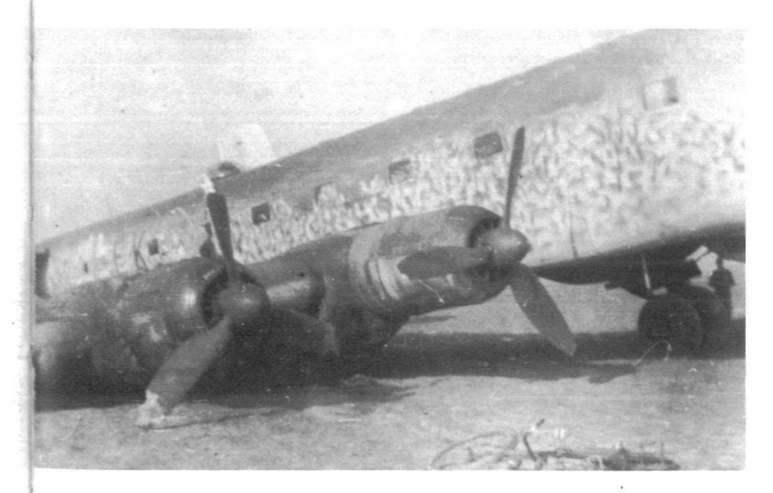






△ Das Stabsflugzeug von Major Fischer, W.Nr.0191, Stammkennzeichen KR+LV und Verbandskennzeichen 9V+AB, wie es bei Kriegsende auf einem Abstellplatz, vermutlich südlich Münchens, gefunden wurde. Eine Sprengung hat offensichtlich das Rumpfvorderteil zerfetzt.

◁ Die Besatzung von Leutnant Nau, aufgenommen noch in Mont de Marsan. Von links: Uffz. Wittfeld (BS), Ofw. Wittemann (1. FF), dahinter Uffz. Koch (2. BF), Ofw. Joas (2. FF), dahinter Uffz. Hollerung (BS), Lt. Nau (Kdt), Fw. Henneberger (1. BF) und Uffz. Schmidt (BS).



Die 9V+EK mit dem gebrochenen rechten Fahrwerk. Die Rumpfseiten sind seit dem Rückzug aus Mont de Marsan nachträglich mit wilden Mustern in anscheinend zwei Farben getarnt worden. Das E des Kennzeichens ist rot.

zwischen Cannes und Toulon gelungen war („Operation Dragoon"). Aber wohin verlegen? Anfragen an die Luftflotte kamen nicht mehr durch. Zunehmend machten sich auch da Auflösungserscheinungen bemerkbar. Um diese Frage nun an maßgebender Stelle klären zu lassen, schickte Maj. Fischer am 15. August die Oberleutnante Herlein und Pfeiffer mit der 9V+AH (W.Nr.0158) von Mont de Marsan nach Dessau mit dem Auftrag, von dort aus „irgendwie" nach Berlin zum General der Aufklärungsflieger durchzukommen und das Verlegungsziel bestimmen zu lassen. Mit einem Beiwagenmotorrad erreichten die beiden von Dessau aus ihr Ziel und brachten dann am nächsten Tag die Erlaubnis mit, die Gruppe zunächst nach Mühldorf am Inn zu verlegen[212,225].
Noch am selben Tag, am 16. August, erlitt bereits eines der ersten, aus Mont de Marsan zurückverlegenden und schwer beladenen Flugzeuge einen Fahrwerksschaden. Es war die 9V+FK, W.Nr.0193, bei der beim Ausrollen nach der Landung in Neuburg/Donau unbeabsichtigt plötzlich das rechte Fahrwerk einfuhr, wodurch ein auf 10% geschätzter Schaden am Flugzeug entstand. Offensichtlich wurde die Maschine repariert, denn im März 1945, im Zusammenhang mit dem Unternehmen „Eisenhammer", ist die 9V+FK wieder in Flugbüchern nachgewiesen.

Am nächsten Tag wurde die von Mont de Marsan kommende, ebenfalls schwer mit Angehörigen des Bodenpersonals und mit Umzugsgut beladene 9V+CK, W.Nr.0173, bei der Landung in Mühldorf beschädigt. Kurz nach dem Aufsetzen brach — wieder einmal — das rechte Fahrwerk. Flugzeugführer war bei diesem Flug Oberfeldwebel Martin Kistler. Bilder, die durch Zufall gefunden wurden, lassen erkennen, daß die Beschädigungen offensichtlich nur gering waren. Obwohl der damalige T.O. der Tr.fl.St.5 in Mühldorf, Oberfeldwebel Fritz Dohse, sich über den Verbleib dieses Flugzeuges nicht sicher ist, muß es doch repariert worden sein und fand anscheinend erst am 4. Dezember 1944 bei einem Bombenangriff sein Ende.

Möglicherweise war dieses wohl mitten auf dem Platz liegende Flugzeug die Ursache, daß einige der nachfolgenden Maschinen statt nach Mühldorf nach Neuburg/Donau umgeleitet wurden.

Ein drittes Flugzeug, die 9V+BH (W.Nr.0172) mit dem Flugzeugführer Lt. Hellmut Nagel, war beim Start in Mont de Marsan am 18. August um 3.15 Uhr wegen starker Überladung schlecht vom Boden weggekommen und hatte in der Dunkelheit mit dem rechten Fahrwerk einen Mast des Bodenpeilers gestreift. Erst bei Tageslicht, in der Gegend von Lyon, konnte die Besatzung feststellen, daß das rechte Fahrwerk heraushing und beide Reifen zerstört waren. Mühldorf, das eigentliche Ziel, war wegen des dort bereits auf dem Bauch liegenden Flugzeugs von Ofw. Kistler nun auch nicht mehr anfliegbar. So entschloß sich Lt. Nagel, gleich nach Dessau ins Stammwerk zu fliegen, wo das Flugzeug am ehesten und leichtesten wieder zu reparieren gewesen wäre. Ein dort nicht lange vorher (16. August) stattgefundener schwerer Bombenangriff machte diesen Plan aber ebenfalls zunichte. So wurde er über Werksfunk angewiesen, den Platz des Zweigwerks Bernburg anzufliegen, wo er auf dem Gras neben der festen Bahn eine glatte Bauchlandung machte. Dabei riß das heraushängende rechte Federbein ab und blieb am Höhenleitwerk hängen. Da dieses Flugzeug danach in keinem der verfügbaren Flugbücher mehr auftaucht, dürfte es wohl als diejenige Ju 290 der 1. Staffel anzusehen sein, die in den Flugzeugbestandslisten der 6. Abteilung im September 1944 als „Verlust ohne Feindeinwirkung" verzeichnet wurde. Diese zeitliche Verschiebung erklärt sich aus der Tatsache, daß die entsprechende Verlustmeldung erst am 3. September abgegeben wurde. Mit einiger Wahrscheinlichkeit kann angenommen werden, daß das Flugzeug nicht wieder aufgebaut worden ist[226].

Dem Bombenangriff auf Dessau scheint übrigens die W.Nr.0181 (9V+GK) zum Opfer gefallen zu sein, die Hptm. Kohmann am 9. August, wahrscheinlich zur Überholung, ins Stammwerk gebracht hatte. Eine dazu passende Verlustmeldung des KG.200, bei dem die Maschine zu der Zeit ja flog, ist vorhanden. Großes Glück hatten dagegen die Oberleutnante Herlein und Pfeiffer mit der 9V+AH (W.Nr.0158), die Dessau anscheinend noch kurz vor dem Angriff in Richtung Mont de Marsan verlassen hatten. Bei diesem Angriff wurde auch Flugkapt. Hesselbach mit seiner Frau und seinem kurz vorher geborenen Sohn Opfer eines Bombenvolltreffers auf sein Haus.

Anzumerken ist noch, daß in den Originalen der Flugzeugbestandslisten der 6. Abteilung[199] keiner dieser drei nachweisbaren Fahrwerksschäden für den Monat August unmittelbar zurückzufinden ist. Da aber gleichzeitig in der Verlustzusammenstellung der Verbände (BA RL 2 III/845) alle drei Fahrwerkschäden mit ihren richtigen Daten enthalten sind, müssen die entsprechenden Meldungen von der Gruppe trotz der inneren Verbindungsprobleme wegen der weit auseinander abgestellten Flugzeuge zwar teilweise verspätet, aber doch richtig abgegeben worden sein.

Die aus den Bestandsmeldungen entstandene Anlage 10 wurde in diesem Punkt richtiggestellt.

Da die Flugzeuge der Gruppe weder in Mühldorf noch in Neuburg bleiben konnten, wurden sie in den letzten zehn Tagen des August dann weiter nach Neubiberg und schließlich auf Behelfslandeplätze wie Brunntal südlich München, Ergolding bei Landshut, Deiningen bei Nördlingen und Neu-Ulm gebracht und dort abgestellt.

Die erwähnten Zusammenstellungen lassen erkennen, daß bis zum Ende des Jahres 1944 auf den neuen Abstellplätzen durch Feindeinwirkung noch drei Flugzeuge zerstört und ein weiteres beschädigt wurden. Der T.O. der Gruppe, Oblt. Müller, und auch andere Gruppenangehörige glauben sich erinnern zu können, daß die fraglichen drei Maschinen Tiefangriffen zum Opfer gefallen sind. Die Frage, welche Flugzeuge dies waren, kann nicht direkt beantwortet werden. Fest steht nur, daß die Kennzeichen von fünf Maschinen und zwar 9V+BH, CK, KK und LK sowie 9V+AB nach dem Zeitpunkt der Rückverlegung nach Deutschland in keinem der verfügbaren Flugbücher mehr auftauchen. Nach den Bestandsmeldungen[199] handelt es sich bei zweien der Verluste um eine A-7 (im September) und um eine A-5 (im Dezember). Von den aufgeführten fünf Maschinen war aber nur die 9V+CK eine A-5, was voraussetzt, daß sie nach dem Fahrwerksbruch in Mühldorf doch wieder aufgebaut worden ist. Nur sie kann es gewesen sein, die dann am 4. Dezember bei einem Bombenangriff auf den Fliegerhorst Neuburg zerstört wurde. Damit wäre auch erklärt, warum das Flugzeug im März 1945 nicht mehr dabei war. Schwieriger ist es mit dem Verlust im September, da nicht weniger als drei der fünf Maschinen A-7 waren. Mit einiger Wahrscheinlichkeit kann man aber annehmen, daß es die W.Nr.0195, 9V+LK gewesen sein dürfte, die am 11. September auf ihrem Abstellplatz Brunntal Opfer von Tieffliegern geworden ist.

Die Verlustzusammenstellung enthält aber noch einen weiteren Totalverlust, der ebenfalls in der Bestandsmeldung nicht zu finden ist. Er ist offensichtlich am 30. September durch Bordwaffenbeschuß entstanden. Dafür bietet sich nur die vermutliche 9V+KK, die W.Nr.0189, an. Die sonst hierfür noch in Betracht kommende 9V+AB (W.Nr. 0191) wurde anscheinend bereits am 10. September 1944 durch Tiefflieger beschädigt; teilweise ausgeschlachtet und gesprengt, erlebte das ehemalige Flugzeug von Major Fischer dann noch das Kriegsende, wie ein Foto belegt.

Damit können die Schicksale der Flugzeuge 9V+BH, CK, KK, LK und AB als geklärt angesehen werden.

Auf zwei weitere Flugzeuge, die 9V+HH (W.Nr.0192) und 9V+MK (W.Nr.0190), gibt es später noch Hinweise, allerdings nicht mehr unter diesen Kennzeichen.

Den Flugzeugbestandslisten ist auch zu entnehmen, daß die Gruppe die meiste Zeit nicht über eine Stärke von neun bis zehn Maschinen hinausgekommen ist. Erst ab Mai 1944 wurde diese Zahl überschritten, um mit 17 Flugzeugen im Juli ihren Höchststand zu erreichen. Unmittelbar nach der Rückverlegung ins Reichsgebiet sank der Bestand auf nur noch acht Flugzeuge, weil im darauffolgenden Monat (September) die Abgabe von zuerst sechs und dann nochmals von zwei Maschinen befohlen wurde, von denen offensichtlich zunächst fünf nach Finsterwalde gingen, d.h. vermutlich an das KG.200. Drei davon, alle der Ausführung A-5 (W.Nr.0174, 0176 und 0178), wurden gleich an die DLH weitergegeben. Von den drei übrigen ist vermutlich eine, die W.Nr.0192, an die Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) gegangen. Bei den letzten zwei im Oktober als „an andere Verbände abgegeben" gemeldeten Flugzeugen dürfte es sich aber um die 9V+KH (0180) und BK (0157) gehandelt haben, die ab dem 1. November zum Transporteinsatz auf dem Balkan befohlen worden waren. Da dieser Einsatz am 14. November bereits wieder beendet war, hätten sie noch im selben Monat als Zugang „von anderen Verbänden" wieder erscheinen müssen. Zumindest aus den Listen geht das nicht hervor, was aber bei der bereits festgestellten sehr bedingten Zuverlässigkeit der Eintragungen nicht viel bedeutet. Auf jeden Fall waren beide Flugzeuge im März 1945 noch bei der Gruppe.

Nach dem letzten noch dokumentierten Verlust der Gruppe (am 4. Dezember) besaß sie dann nur noch sieben Flugzeuge. Abweichend von den Angaben in den Flugzeugbestandslisten muß allerdings festgestellt werden, daß zwei Ju 290, und zwar die W.Nr.0186 (9V+FH) mit der Besatzung Oblt. Korn von der 1. und die W.Nr.0181 (9V+GK) mit Hptm. Kohmann von der 2. Staffel, nicht erst im September, sondern bereits am 10. Juli 1944 zum KG.200 gegangen sind, was zunächst lediglich eine Abordnung bedeutet haben dürfte, umsomehr, als die beiden Flugzeuge ihre Kennzeichen weiter beibehielten.

Für das Jahr 1945 liegen amtliche Dokumente über den Bestand und über etwaige Verluste leider nur noch in Bruchstücken vor. Die daraus zu ziehenden Schlüsse sind in die große Übersicht (Anlage 2) eingearbeitet.

In einem Bericht, den der Adjutant der Gruppe, Oblt. Herbert Abel, verfaßt hat, kam der inzwischen zum Maj. beförderte Gruppenkommandeur Fischer nach der Rückkehr der Gruppe nach Deutschland zu folgendem Ergebnis[227] ihrer etwa zehn Monate währenden Aufklärungstätigkeit über dem Atlantik:

Geflogene Atlantikeinsätze:	191
Zurückgelegte Strecke:	640 750 km
Flugstunden:	2 438 Std.

Daraus ergibt sich eine mittlere Einsatzdauer von fast 13 Stunden und eine pro Flug zurückgelegte mittlere Strecke von 3350 km. Das sind, selbst nach heutigen Maßstäben, beachtliche Leistungen.

Daß während der 191 Einsätze „nur" 20 Geleitzüge entdeckt und beschattet wurden (14 durch Augen- und Bildaufklärung, sechs durch Funkmeßerfassung) besagt, daß so mancher Flug nach zermürbenden endlosen Stunden mit Starren in graue Eintönigkeit schließlich ohne Ergebnis geendet haben muß.

Zusätzlich enttäuschend muß es für die Besatzungen gewesen sein, wie wenig aus ihren Bemühungen Kapital geschlagen werden konnte, was anschließende Erfolge von U-Booten und Fernkampfverbänden betraf. Wenn bei der Aufklärung durch die Ju 290 in den aufgespürten Geleitzügen rund 650 Handelsschiffe mit zusammen etwa 4.600.000 BRT und 162 Kriegsschiffe gezählt worden waren, so gelang es den herangeführten U-Booten lediglich, acht Zerstörer und einen Bewacher, den Fw 200 und He 177 des KG.40 aber nur drei Handelsschiffe mit etwa 18 000 BRT zu versenken und zwei Korvetten zu beschädigen. Diese Zahlen zeigen, wie stark die Abwehr geworden war und wie sehr zu jener Zeit die Hoffnung auf eine Wende der Situation zugunsten Deutschlands bereits reines Wunschdenken darstellte.

Ihre Anstrengungen in dieser unerreichbaren Richtung aber hatte die FAGr.5 mit dem Verlust von neun Besatzungen mit insgesamt 91 Offizieren, Uffz. und Mannschaften sowie einem Beamten zu bezahlen gehabt. Fürwahr ein sehr hoher Preis!

Hier sei angemerkt, daß aus den für diese Arbeit zur Verfügung stehenden und verwendeten Flugbüchern insgesamt 150 der wirklich stattgefundenen 191 Feindflüge zu entnehmen waren, das sind rund 79%. Mit einer ähnlichen Prozentzahl dürfte auch die Gesamtheit aller bei der Gruppe durchgeführten Flüge erfaßt und ausgewertet sein.

In der unmittelbaren Folgezeit wurde beim Generalstab überlegt, die ganze Gruppe nach Norwegen zu verlegen. Der Plan wurde aber wegen des dafür nötigen sehr großen Bedarfs an Kraftstoff fallen gelassen.

Am 25. Juli 1944 war noch das letzte Flugzeug im Mont de Marsan eingetroffen, das aus der anschließend eingestellten Fertigung kam, die W.Nr.0196 KR+MU, die der 1. Staffel zugeteilt wurde. Für den Überführungsflug ist in einem Flugbuch das Kennzeichen 9V+MH vermerkt[215]. Hierbei könnte es sich jedoch um eine Verwechslung mit dem Stammkennzeichen gehandelt haben, denn bereits am 6. August, und dann wieder im März 1945, wird als Kennzeichen für die W.Nr.0196 in drei Flugbüchern übereinstimmend 9V+IH angegeben[25,223,228], und ein Grund für einen etwaigen Kennzeichenwechsel ist nicht zu erkennen. Allenfalls könnte ein Bezug zu der offenbar beabsichtigten Abgabe der beiden Junkers-Versuchsflugzeuge W.Nr.0151 und 0184 an die FAGr.5 hergestellt werden, die aber möglicherweise nicht mehr durchgeführt wurde.

Mit den im September abgegebenen Flugzeugen wechselten auch zwei Besatzungen (Oblt. Siegfried Wache und Hptm. Emil Sachtleben, beide von der 1. Staffel) zum KG.200. Der letztere löste den seit dem 10. Juli dort fliegenden Oblt. Korn ab, dessen Flugzeug 9V+FH (W.Nr.0186) er am 30. September in Finsterwalde übernahm. Diese Maschine sowie die W.Nr. 0190 (9V+MK) waren demnach die einzigen beiden Ju 290, die das KG.200 von der FAGr.5 auf Dauer erhalten hatte. Die zuletzt genannte noch im Februar 1945 bei der I./KG.200 flog, geht aus der Meldung eines am 20.d.M. entstandenen, mit 20% bezifferten Schadens hervor, der Ausbrechen infolge schlechter Bodenverhältnisse mit anschließendem Zusammenstoß mit einer Bf 109 als Ursache nennt. Sie wurde aber nicht viel später durch Tiefflieger zerstört.

Die meisten Flugzeugführer der Gruppe wurden unmittelbar nach der Verlegung zur Industrie als Einflieger abgeordnet, manche kamen zur Nachtjagd, einige sogar zum Erdeinsatz. Der Gruppenkommandeur selbst, Maj. Fischer, wurde wieder ins RLM (zum Chef TLR/Fl-E) abkommandiert.

Für mindestens zwei Flugzeuge der Gruppe begann am 1. November der bereits erwähnte Einsatz, bei dem sie wieder so verwendet wurden, wie es ihrem ursprünglich vorgesehen gewesenen Verwendungszweck entsprach, nämlich zur Beförderung von Nachschub. Beim „Transporteinsatz Balkan" flog Lt. Wagner mit der 9V+BK (W.Nr.0157) bis zum 13. November fünf Versorgungseinsätze von Wien-Aspern nach Skoplje und nahm jeweils zwischen 50 und 55 Verwundete auf dem Rückweg mit. Als zweite Maschine der Gruppe war die 9V+KH, W.Nr.0180, mit dem Flugzeugführer Ritterkreuzträger Oblt. Paul Birnkraut von der 1. Staffel beteiligt[229]. Er flog damit allerdings nur einen einzigen Einsatz von Wien-Aspern nach Skoplje am 3. November. Auf dem Rückflug wurde er von eigener Flak beschossen mit dem Erfolg, daß nach der Landung in Aspern nicht weniger als 80 Treffer im Flugzeug gezählt wurden, viele von 2-cm-Geschossen. Nur um das Flugzeug zur Rücküberführung nach Mühldorf und Neubiberg wieder flugfähig zu machen, brauchte die Werft in Wien bis zum 14. November. Es blieb danach zunächst in Neubiberg stehen, bis es von Lt. Wagner am 18. November wieder nach Brunntal zu seinem Dauerabstellplatz gebracht wurde.

Wenige Tage später wurde die Überführung einer Ju 290, der 9V+DH, W.Nr.0170, nach Dessau befohlen, wo sie offensichtlich einer Überholung unterzogen wurde. Flugkapitän Maringer machte damit laut seinem Flugbuch in der Zeit zwischen dem

22. November 1944 und dem 15. Dezember drei Werkstattflüge. Der letzte davon diente gleichzeitig der Einweisung des Fliegerstabsingenieurs Heinz Borsdorff von der Motorenerprobungsgruppe E3 der E-Stelle Rechlin, der das Flugzeug noch am selben Tag nach Rechlin überführte. Sinn der Überstellung war nichts anderes als die Verwendung als fliegender Prüfstand für das zur Erprobung im Fluge bereite Strahltriebwerk Heinkel He S 011. Verwirklicht werden konnte diese Absicht aber offensichtlich bis zum Zusammenbruch nicht mehr. Stattdessen wurde auch dieses Flugzeug bereits einige Wochen später der E-Stelle wieder weggenommen, um zusammen mit den anderen, noch vorhandenen Ju 290 für den im folgenden beschriebenen Einsatz verwendet zu werden.
Aus der letzten, noch ausfindig gemachten Einsatzbereitschaftsmeldung der fliegenden Verbände mit Datum 10. Januar 1945[230] geht hervor, daß die FAGr.5 in Neubiberg stillgelegt und zur Umrüstung auf Do 335 vorgesehen war. Der Bestand an allerdings nicht einsatzbereiten Flugzeugen hatte sich gegenüber dem Vormonat (siehe Anlage 10) mit 1/3/3 nicht verändert. Der Verband verfügte zu dieser Zeit noch über 18 Besatzungen. Wie aus einem wenige Tage später stattgefundenen Briefwechsel zwischen dem General der Aufklärungsflieger[231] und dem OKL/Chef TLR[232] hervorgeht, war der Gruppenstab der FAGr.5 aber als Einsatzstab bestehen geblieben. Er hätte folgende Aufgaben zu erfüllen gehabt:

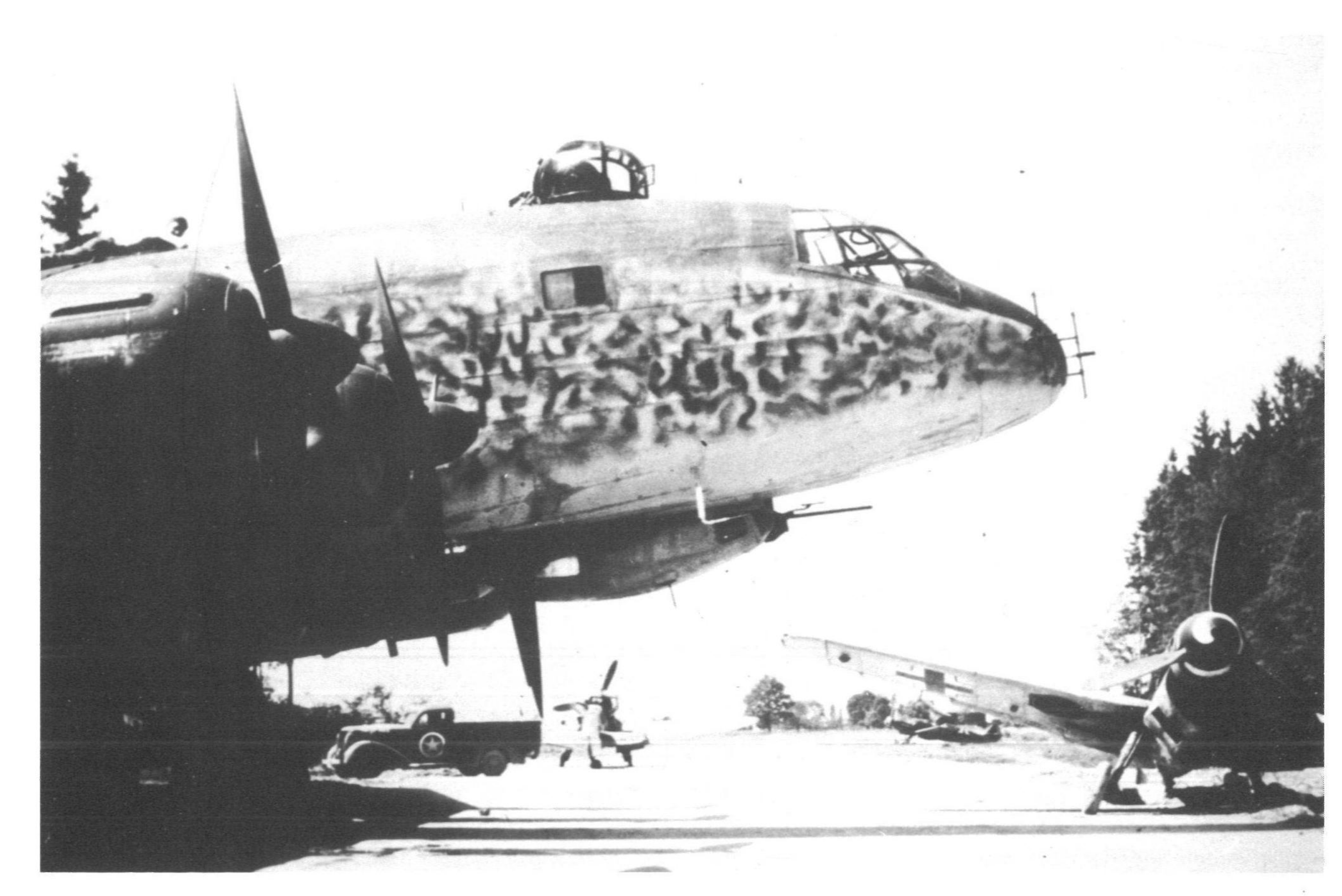
„a) Aufklärung für U-Bootkriegführung, Nordostengland mit Ar 234
b) Vorbereitung der Aufklärung über weitere Seegebiete bis etwa 25° West, dazu Einsatzerprobung der Flugzeugmuster Ar 234 (Reichweite), Do 335 Z (Do 635) und sonstiger in Betracht kommender Flugzeuge in enger Zusammenarbeit mit Chef TLR."

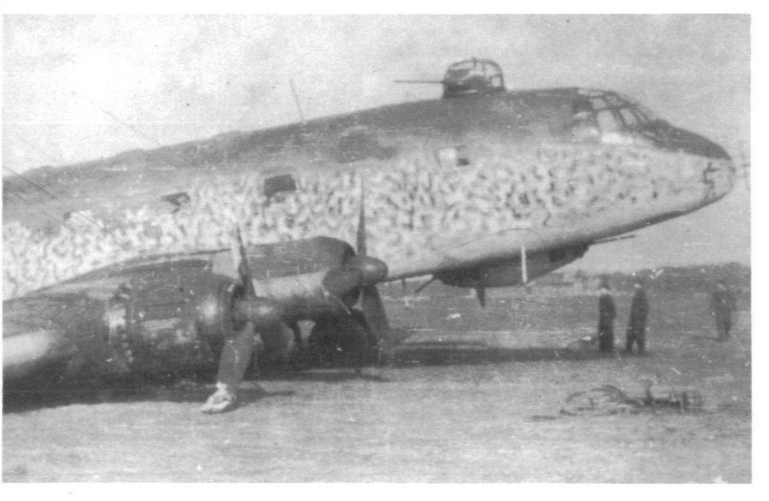
Diesem Stab, der anscheinend kurz danach in Stab FAGr.1 umbenannt worden ist und noch über kein einziges Einsatzflugzeug verfügte, hätten nach und nach die bereits in Jüterbog in Umrüstung auf Ar 234 befindlichen zwei Staffeln 1.(F)/22 und 1.(F)/33 unterstellt werden sollen. Dazu wäre eine weitere, aus Besatzungen vorwiegend der 1./FAGr.5 gebildete und ebenfalls auf Ar 234 umgerüstete Staffel gekommen. Kommandeur der neuen Gruppe wurde niemand anderes als wieder Maj. Fischer, zunächst noch mit Standort Neubiberg.
So erklärt sich, warum noch Ende Januar 1945 mehrere Flugzeugführer der 1./FAGr.5 in Burg bei Magdeburg auf Ar 234 umgeschult wurden. Sie flogen dann ab 25. Februar 1945 zunächst als Einsatzkommando 1./FAGr.5 mit einem Oblt. Krüger als Kommandoführer (so lautet eine Eintragung in einem der Flugbücher), später dann unter Führung des mit Wirkung vom 1. März 1945 ebenfalls zum Maj. beförderten Staffelkapitäns der 1. Staffel, Augustin, im Verband der neuen FAGr.1 von Stavanger-Sola aus mit drei Ar 234 Seeaufklärung[214,215,223]. Drei solcher Flüge zur englischen Ostküste sind im Flugbuch von Lt. Eduard Schmitt eingetragen, ein weiterer bei Lt. Hetz. Der hohe Kraftstoffverbrauch der Ar 234, bei einem doch ziemlich beschränkten mitzuführenden Vorrat, ließ bei diesen Flügen die sichere Rückkehr jedesmal zu einem Glücksspiel werden. So wurde Lt. Hetz z.B. bei der Rückkehr von seinem Einsatz am 23. März verletzt, als ihm im Endanflug der Kraftstoff ausging und sein Flugzeug kurz vor Erreichen der Landebahn Bruch machte.
Übrigens wurde noch am 21. April (!) die Umbenennung dieses Einsatzkommandos 1./FAGr.5 in „Einsatzkommando 1.(F)/33" befohlen.
Möglicherweise hatten diese Aufklärungsflüge, neben der Erledigung von Aufgaben für den Befehlshaber der U-Boote auch einen Zusammenhang mit dem dann nicht mehr durchgeführten Unternehmen „Drachenhöhle", bei dem Mistelgespanne der II./KG.200 von Thirstrup/Dänemark aus zusammen mit Fw 190 der III./K.G.200, wohl der Ausführung F-8/R 16 mit Bombentorpedos BT 400, von Stavanger-Sola die Royal Navy in Scapa Flow hätten angreifen sollen[233].
Die zur Ausrüstung des restlichen Teils der Gruppe vorgesehene Do 635 (ein aus zwei Do 335 zusammengebautes Zwillingsflugzeug, das nun vier Motoren hatte und dessen technische Betreuung der Firma Junkers übertragen worden war!) befand sich aber erst in der Entwicklung. Deshalb wurde der größte Teil des technischen Personals der Gruppe der Firma Messerschmitt in Offingen (bei Günzburg) zugeteilt, wo es beim Bau der vergrößerten Außentragflächen für ihre zukünftigen Flugzeuge mithelfen sollte[232]. Offingen war übrigens das Werk, das ursprünglich für den Serienbau der Me 264, des Konkurrenzmusters zur Ju 290, vorgesehen war. Die „Wiederaufnahme" des Baus dieses noch überhaupt nicht fertigen und von einer Einsatzreife weit entfernten Musters war allen Ernstes in Besprechungen hoher Führungsstellen zu Beginn des zweiten Halbjahres 1944 erwogen worden, als Ersatz für die Ju 290, deren mit 5-6 Flugzeugen pro Monat gut laufende, eingespielte Fertigung man soeben erst abrupt abgebrochen hatte...
Mit den Do 635 hätten dann für die im Atlantik noch operierenden großen U-Boote von einem süddeutschen Platz aus, wobei z. B. an Memmingen gedacht war, Fernaufklärung geflogen werden sollen. Alle diese Pläne aber kamen nicht mehr zum Tragen.
Am 21. Februar 1945 erreichte Maj. Fischer in seiner Eigenschaft als Kommandeur der neuen FAGr.1 in Neubiberg ein Fernschreiben des OKL-Führungsstabes, das die Ju 290 noch einmal aus ihrem Ruhezustand holen sollte. Der Chef der 1.Abt. (Ia) des Luftwaffenführungsstabes, Oberst i.G. von Greiff, teilte dem Maj. mit, daß er „für seine Person und die 2./FAGr.5 ab sofort für die Dauer von zwei Sonderunternehmen dem KG.200 unterstellt" wären[234].
Außerdem sollte die von der 2.Abt.Gen.Qu.m. bereits am 7. Februar 1945 befohlene Auflösung der 2./FAGr.5 für die Dauer der beiden Unternehmen zurückgestellt werden.
Anfang März 1945 wurden viele der abgestellten Besatzungsmitglieder wieder zusammengerufen. Mit ihren Ju 290-Flugzeugen sollten sie von den mit Fernschreiben vom 3. März[235] als Ausgangspunkt festgelegten Plätzen Rechlin und Lärz aus an dem ersten der beiden Sonderunternehmen des KG. 200 (siehe das entsprechende Kapitel) mit der Tarnbezeichnung „Eisenhammer" teilnehmen. Geplant war ein großer Schlag gegen die wichtigsten Energieerzeugungsanlagen der Sowjetunion.
Dieses Unternehmen hatte eine lange Vorgeschichte. Schon seit 1940 hatte Prof. Dr.-Ing. Heinrich Steinmann, zuletzt Ministerialdirigent und Leiter der Abt.V 10 im Luftwaffenverwaltungsamt (LD), die Führung von der kriegsentscheidenden Wirkung gezielter Angriffe auf die Energieerzeugungszentren des Gegners zu überzeugen versucht. Ergebnisse seiner Untersuchungen waren auch in dem bereits weiter vorne erwähnten Bericht von Obersting. Schwencke[135] berücksichtigt worden. In zwei Lagebesprechungen im Führerhauptquartier am 22./23. Mai und nochmals vom 19.-22. Juni 1944 war die Wichtigkeit der Zerstörung der sowjetischen Energieerzeugungsanlagen betont worden[236]. Am 12. November erteilte dann Göring selbst den Befehl für Angriffe mit dem Ziel der Zerstörung der Kraftwerke Rybinsk, Uglitsch und Wolchowstrod[237].
Prof. Steinmann war wiederum beteiligt, als die Luftwaffe daraufhin unter dem Decknamen „Burgund" einen entsprechenden



△ ***Besatzungsmitglieder der W.Nr.0162, 9V+EK, nach dem Fahrwerksbruch am 22. März 1945 in Jüterbog.***

Angriff vorbereitete, der aber schon zehn Tage später abgeblasen wurde, weil „die Vorbereitungen für einwandfreie Durchführung bis zum Beginn der Eisbildung am Ziel nicht mehr zu beenden" seien[238].
Von Januar 1945 an liefen sie aber erneut an, jetzt unter „Eisenhammer". In Berlin-Tempelhof bildete Prof. Steinmann den Arbeitsstab KG.200, nachdem diesem Geschwader unter seinem Kommodore Oberstlt. Werner Baumbach am 7. Januar 1945 die Durchführung des Unternehmens „Eisenhammer" übertragen worden war.
Daß dabei die Ju 290 eine wesentliche Rolle spielen sollten, kam nicht von ungefähr. Wenige Wochen nach dem tragischen Freitod des Generalstabschefs der Luftwaffe, Generaloberst Hans Jeschonneck, war dieses Muster in einer Studie des Luftwaffenführungsstabes[239] als ideales, aber nicht in ausreichendes Stückzahl vorhandenes Flugzeug für einen strategischen Schlag gegen die Energieversorgung der Sowjetunion bezeichnet worden. Genau genommen kamen hier wieder dieselben Überlegungen zur Wirkung, welche seinerzeit für den Entwurf von Ju 89 und Do 19 maßgebend gewesen waren. Sie waren nur während Jeschonnecks Amtszeit für die Kampfverbände, besonders an der Ostfront, nicht angewendet worden, weil er mit seinen Richtlinien deren Einsatz allzusehr auf die Unterstützung eigener Heeresoperationen beschränkt hatte. Entsprechenden Vorschlägen der Luftflotten 4 und 6 zur Bekämpfung sowjetischer Industriezentren wie Kuybischew, Saratow, Astrachan und Groznyj hatte er zumindest sehr zögernd gegenüber gestanden[7].
Das rächte sich jetzt, denn mit den immer mehr zurückgedrängten Frontlinien wurden die Einsatzbedingungen für einen solchen viel zu spät erwogenen Schlag immer schlechter.
Hundert Mistelgespanne sowie 40 Zielfinder- und Beleuchterflugzeuge sollten den Angriff im Verband der Luftflotte 6 von Flugplätzen in Ostpreußen und Pommern aus in einer geeigneten Mondscheinnacht der Monate Februar und März durchführen, wobei als letzter Termin mit Zustimmung Hitlers die Nacht vom 28. zum 29. März bestimmt wurde[240]. Zur Navigation waren Langwellenfunkfeuer „Sonne" und andere Ortungshilfen vorgesehen. An Kraftstoff hatte das OKL aus seiner Reserve 1116 t Flugbenzin zugewiesen, das waren fast 2/3 der gesamten, für die Luftflotte Reich im Februar zur Verfügung stehenden Menge, wie Kritiker des Unternehmens damals einwendeten.
Die anzugreifenden Objekte hätten durch Pfadfinderflugzeuge gesucht und mit Leuchtbomben markiert und beleuchtet werden sollen, weil die Flugzeugführer der schwerfälligen Gespanne, jeweils im obenauf sitzenden Jäger genügend beschäftigt, mit der Aufgabe, Punktziele im weiten, markierungslosen Raum aufzufinden, völlig überfordert gewesen wären. Für Ziele, die innerhalb der Reichweite der einzusetzenden Mistelflugzeuge der II./KG.200 lagen, also weniger als 1500 km entfernt waren, hätte es allerdings keiner Ju 290 bedurft. Sie hätten durch kleinere Flugzeuge, z.B. Ju 88 oder 188 genau so gut gesucht und gefunden werden können, was offensichtlich auch vorgesehen war.
War diese Aufgabe, woran auch heute noch die meisten ehemaligen Angehörigen der FAGr.5 glauben, wirklich der Grund, weshalb man sie, die auf genaue Langstreckennavigation unter schwierigen Bedingungen bestens geschult und mit Flugzeugen erheblich größerer Reichweite ausgerüstet waren, nach Rechlin und Lärz geholt hatte? Allem Anschein nach hätten die Ju 290 zwar auch bei „Eisenhammer" mitwirken sollen, aber vermutlich, ausgerüstet mit Bomben, vor allem die von den Mistelgespannen nicht erreichbaren Ziele angreifen und zerstören sollen!
Aus vorliegenden Flugbüchern läßt sich nachweisen, daß von der 1. Staffel zumindest die Flugzeuge 9V+AH, CH, DH, IH und KH sowie von der 2. Staffel 9V+AK, BK, EK und FK in Rechlin oder den zugehörigen Nebenplätzen Lärz und Roggentin zusammen-





◁ Vergleicht man dieses Bild der W.Nr.0162 mit jenem des Flugzeugs an der Salzburger Autobahn, so läßt sich die Identität mit Hilfe des auffallenden Spritzmusters oberhalb des Staurohrmastes leicht nachweisen.

△ Ein bekanntes Bild, das schon mehrfach veröffentlicht wurde, nur immer mit falschen Zuordnungen. Es ist die W.Nr.0162, die von Oktober 1943 bis Kriegsende unverändert als 9V+EK bei der 2./FAGr.5 im Einsatz war.

gezogen worden waren. Hinzu gesellt hatten sich die jetzt als A3+OB fliegende ehemalige 9V+FH von Hptm. Sachtleben sowie schließlich, allerdings nur für kurze Zeit (5.-16. April 1945), auch noch Hptm. Braun mit seiner A3+HB (W.Nr.165). Vermutlich wurde die in Rechlin bereits stehende W.Nr.0184 als zwölftes Flugzeug ebenfalls herangezogen.
Von diesen Flugzeugen hatte die 9V+EK, mit Oberfeldwebel Wittemann als Flugzeugführer und Lt. Nau als Kommandant, am 22. März 1945, von Neubiberg kommend, bei der Zwischenlandung in Jüterbog einen Schaden am rechten Fahrwerk erlitten (siehe Bild). Dennoch war das Flugzeug, nach Herbeischaffen eines neuen Fahrwerks aus Dessau, in erstaunlich kurzer Zeit repariert worden, so daß es bereits am 15. April wieder zum Werkstattflug starten konnte[241]. Mit erheblicher, aber in diesem Fall bedeutungsloser Verspätung stieß es dann erst am 17., morgens kurz nach 6 Uhr, in Roggentin zu den anderen Besatzungen, die dort schon viele Tage mit ihren Flugzeugen vergeblich auf den Einsatzbefehl warteten und die nicht nur mehrere Tiefangriffe, sondern am 10.d.M. auch einen Bombenangriff auf ihre Bereitstellung mit Zerstörung und mehr oder weniger starker Beschädigung mehrerer Flugzeuge, aber auch mit Verlusten an Personal, über sich hatten ergehen lassen müssen.
Da sich die erhoffte günstige Wetterlage für „Eisenhammer" Ende März nicht eingestellt hatte, stellte der OKL-Führungsstab das Unternehmen am 30. März zunächst zurück und gab einige Mistelgespanne für Angriffe auf die Oderbrücken frei[242].
Was aber hatte es mit dem zweiten Sonderunternehmen auf sich, von dem in dem eingangs zitierten Befehl die Rede war und für das die weiterhin in Rechlin und Lärz stehenden Ju 290 wirklich die einzigen, in Frage kommenden Flugzeuge waren? Wenn darüber bisher so gut wie nichts bekannt geworden ist, so mag das auf die besonders strengen Geheimhaltungsmaßnahmen zurückzuführen sein, welche dafür getroffen worden waren. So hatte z.B. der Führungsstab des OKL die Sache als „g.Kdo.Chefsache — nur durch Offizier" eingestuft und gleichzeitig angeordnet, daß „der Kommandeur FAGr.1 (also Maj. Fischer) in Einzelheiten seiner Aufgaben durch den Kommodore KG.200 direkt

und nur in dem zur Durchführung der Aufträge unbedingt erforderlichen Umfang und zum spätestmöglichen Zeitpunkt" einzuweisen sei[234].
Ein Blick auf die Karte, welche dem seinerzeitigen Bericht von Obersting. Schwencke[135] beiliegt, und in die zugehörige Aufstellung von zu bekämpfenden Zielen läßt erkennen, um welche es sich gehandelt haben dürfte. Es waren vor allem die großen Kraftwerke sowie die Raffinerien östlich von Moskau an der oberen, aber auch an der mittleren Wolga bis hin zum Ural, durchwegs zwischen etwa 2000 und 2700 km von den jetzt noch möglichen Absprungplätzen entfernt.
Nach einem Ferngespräch am 8. April zwischen Maj. i.G. Karl-Heinz Sandmann (OKL-FüSt.) und Maj. Adolf v. Harnier (Ia des KG.200) erging am 12. April folgender Befehl an Luftflottenkdo. 6 und FAGr.1[243]:

1. Maj. Fischer mit 2./FAGr.5 scheidet mit sofortiger Wirkung aus Unterstellung unter Fl.F.200 aus und tritt einsatzmäßig zur Durchführung Sonderunternehmen „Gertraud" unter OKL.
2. „Eisenhammer"-Kraftstoff Rechlin-Lärz (ca.200 m³) für Unternehmen „Gertraud" gesperrt.

Nach einem unmittelbar danach gegebenen weiteren Befehl des Generalstabschefs Koller sollte dabei mit zwölf Ju 290 spätestens bis 20. April von Rechlin-Lärz aus ein Angriff auf die ausgewählten Wasserkraftwerke, insgesamt zehn, aufgeteilt auf drei Zielgruppen, geflogen werden. Als Angriffsmittel waren Bombenminen BM 1000 F („Sommerballon") bzw. BM 1000 G („Winterballon") vorgesehen, welche, mit einem die Fallgeschwindigkeit stark verringernden Fallschirm abgeworfen, wie Treibminen gegen die Turbinengitter geschwemmt werden und bei der Explosion die Turbinen zerstören sollten. Dazu waren aber an den Ju 290 Bombenträger ETC notwendig, welche vermutlich keineswegs alle Flugzeuge bereits hatten.
Bei der Vorbereitung auch dieses Angriffs war Prof.Dr.Steinmann beteiligt und arbeitete eng mit Maj. Fischer zusammen.
Die gegebene Zeitspanne bis zum befohlenen Termin (18.-20. April) reichte aber nicht aus, um die verlangte Einsatzbereitschaft der für den Einsatz vorgesehenen Flugzeuge herzustellen. Hinzu kam, daß diese Ansammlung großer, nur unzureichend zu tarnender Flugzeuge ebenso wie die Zusammenziehung einer Vielzahl von Mistelflugzeugen dem Gegner nicht verborgen geblieben war. Ständige Tiefangriffe und schließlich noch ein großer Bombenangriff am 10. April auf die Liegeplätze hatten das ihre getan. Ihnen waren, neben vielen der Misteln, nacheinander nicht weniger als sechs der Flugzeuge der Gruppe (vermutlich 0170 9V+DH, 0196 IH, 0180 KH, 0160 AK, 0193 FK und möglicherweise auch noch das Musterflugzeug Ju 290 B, 0184 KR+LO) zum Opfer gefallen, wie eine Eintragung im Kriegstagebuch des OKL vom 14. April besagt. General Koller ließ daraufhin das Unternehmen noch am selben Tag ganz abblasen.
So wären die letzten Abkömmlinge der Flugzeugfamilie Ju 89/90/290 „fünf Minuten vor Zwölf" beinahe doch noch zu strategischen Kampfflugzeugen geworden, also dazu, wozu sie in der Literatur so häufig gemacht worden sind, zu „Uralbombern"!
Da es nach dem Ende des Unternehmens „Gertraud" für die Reste der FAGr.5 keine Aufgaben mehr gab, wurde vom Gen.Qu.2.Abt. zum 24. April deren Auflösung befohlen[244].
Abgesehen von zwei Flugzeugen mit den Besatzungen Hptm. Eckl (9V+CH) und Lt. Wagner (9V+BK), welche vom 21. April an zur Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) kommandiert wurden, verlegten die beiden letzten noch verbliebenen Ju 290 der FAGr.5 zurück auf ihre Abstellplätze im Raum südlich von München.
So startete an diesem 22. April um 3 Uhr morgens die eine Ju 290 der Gruppe von Rechlin aus und um 4.12 Uhr die zweite von Roggentin zum Rückflug nach Neubiberg. Nur die letztere, die 9V+EK, mit Oberfeldwebel Wittemann als Flugzeugführer und Lt. Nau als Kommandant, kam an. Die andere (vermutlich 0158, 9V+AH), geflogen von Lt. Günther Dittrich als 1. und Oberfeldwebel Kistler als 2. Flugzeugführer, mit sieben Mann Besatzung sowie mit einigen Fluggästen, meist Angehörigen der Gruppe, blieb verschollen. Erst ein vor einiger Zeit aufgefundener Bericht des als Schütze an Bord dieser Maschine gewesenen Oberfeldwebels Walter Kroll brachte die Klärung[245]. Obwohl der Flug bei der Reichsverteidigung ordnungsgemäß angemeldet worden war, wurde das Flugzeug in der Gegend zwischen Neu-Ruppin und Oranienburg, wahrscheinlich von eigener Flak, beschossen und getroffen, wobei es in Brand geriet und dann abstürzte. Kroll schien zunächst der Einzige zu sein, der mit dem Fallschirm hatte abspringen können und so davon gekommen war. Etwas später hatte man ihm aber berichtet, daß auch noch ein großer, schlanker Lt. kurz vor dem Aufschlag abgesprungen sei, aber schwer verletzt in ein Krankenhaus gebracht worden wäre. Daß das der als Fluggast mitgeflogene Lt. Augustin Thomas war, ein Flugzeugführer der 1. Staffel, ist sehr wahrscheinlich. Dieser hat sich noch im Mai 1945 aus Pilsen bei seinen Angehörigen gemeldet, ist aber seither verschollen. Es war der letzte Verlust der Gruppe, der noch bekannt geworden ist.
Die 9V+EK (und nicht A3+FK, wie die Literatur im Text zu einem bereits mehrfach veröffentlichten Bild des Flugzeugs gelegentlich behauptet) mit der W.Nr.0162 (ursprüngliches Stammkennzeichen PI+PP) war es auch, die bei Kriegsende von den Amerikanern bei Salzburg gefunden worden war. Dorthin hatte der letzte Flug im Morgengrauen des 30. April 1945 von Neubiberg aus geführt. Die Besatzung hatte das Flugzeug an der Autobahn abgestellt und kurz vor Ankunft der Amerikaner durch Axthiebe ins Rumpfhinterteil unbrauchbar gemacht[241].
Zwei oder drei Ju 290, darunter wohl auch die Maschine von Maj. Fischer, müßten in mehr oder weniger stark beschädigtem Zustand in der Umgebung von Neubiberg bei Kriegsende noch gestanden haben.
Mit dem Wirksamwerden des bis dahin zurückgestellten Auflösungsbefehls für die 2. Staffel am 23. April 1945 und für die 1. Staffel am 26.d.M. hatte der Verband FAGr.5 nach nur rund 16 Monaten Bestehen sein Ende gefunden[244]. Die noch vorhandenen Flugzeuge sollten „unter Hinzugabe des benötigten fliegenden und des fliegertechnischen Spitzenpersonals zur jederzeitigen Inbetriebnahme der Flugzeuge" an den Lufttransportchef der Wehrmacht abgegeben werden, der aber zu der Zeit kaum noch etwas damit hätte anfangen können.

Im Regierungsauftrag — Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.)

Adolf Hitler hatte bereits von den frühen 20er Jahren an die Bedeutung und Annehmlichkeit des Reisens mit einem Flugzeug zu schätzen gelernt. Seinen allerersten Flug hatte er schon am 17. März 1920 mit einem gecharterten Flugzeug des Rumpler-Luftverkehrs von Augsburg nach Johannisthal gemacht. Sein Pilot war damals niemand anderes als Robert Ritter von Greim, den er dann 25 Jahre später, von Göring enttäuscht, am 26. April 1945 noch zum Generalfeldmarschall und letzten Oberbefehlshaber der Luftwaffe machen sollte. Von 1932 an, zunächst mit einem Rohrbach Roland und dann mit einer Ju 52/3m, beide von der DLH gechartert, war auf seinen Wahlkampfreisen stets Flugkapt. Hans Baur sein persönlicher Pilot gewesen, der es auch

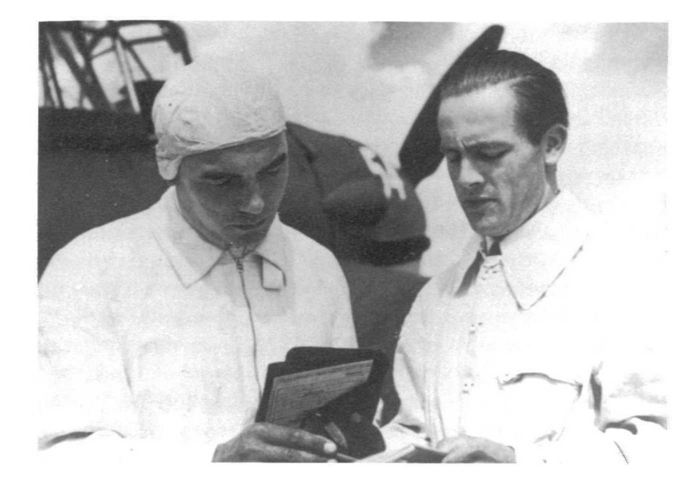
nach Hitlers Machtergreifung blieb. Zuletzt als SS-Gruppenführer und Generallt. der Waffen-SS, blieb er bei ihm im Bunker der Reichskanzlei bis zum bitteren Ende, obwohl er hätte wegfliegen können.
Als im Sommer 1938 die ersten viermotorigen Verkehrsflugzeuge Fw 200 und Ju 90 in den Streckendienst der DLH kamen, entstand wohl die Absicht, Hitlers bewährte Ju 52/3m D-2600 durch ein Flugzeug eines der beiden neuen Muster zu ersetzen. Obwohl bisher nicht mit letzter Sicherheit nachweisbar, scheint die Wahl auf die Ju 90 gefallen zu sein, zumindest bis zum Absturz der Ju 90 V2 in Bathurst am 26. November 1938. Erst dann dürfte das Interesse sich der Fw 200 zugewandt haben.
Der Staatssekretär, Generaloberst Milch, forderte daraufhin die DLH am 12. Dezember auf, zur Frage der „Eignung des Musters Fw 200 A als Flugzeug für den Führer und Reichskanzler" Stellung zu nehmen. Trotz zurückhaltender Ausdrucksweise in deren Gutachten und ungeachtet der Tatsache, daß auch von diesem Muster eine Versuchsmaschine erst wenige Tage vorher verloren gegangen war (Fw 200 V1 am 6. Dezember), wurden kurzfristig zwei Fw 200 aus dem laufenden DLH-Auftrag abgezweigt, um als Führer- bzw. als Führerbegleitflugzeug Dienst zu tun. So trug ab Herbst 1939 nicht eine Ju 90, sondern die Fw 200 V3 das berühmte Kennzeichen D-2600 und den Namen „Immelmann III". Nach Kriegsbeginn erhielten die meisten Regierungsflugzeuge militärische Kennzeichen und wurden in der Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) zusammengefaßt. Wegen ihres besonderen Auftrags paßte diese Einheit nicht in das übliche Schema. Sie gehörte nicht zur Luftwaffe, sondern zum Militärischen Stab des Führers. Ihre Angehörigen bekleideten wie Baur hohe Ränge in der SS. Erst später kamen auch Luftwaffenangehörige dazu. Flugleitung und Flugzeugwartung lag in den Händen von eigens hierzu abgestelltem zivilen Personal der DLH. Bevorzugtes Gerät blieb die Fw 200, von der im Laufe des Krieges auch bewaffnete Sonderausführungen zur F.d.F. kamen.
Im Juli 1941 wurde als Teil der F.d.F. die Führer-Kurierstaffel aufgestellt, die aber nun eine Luftwaffeneinheit war. Sie hatte für die Flugverbindungen zum Führerhauptquartier zu sorgen, nachdem die Flugbereitschaften des Auswärtigen Amtes, der Oberkommandos der Wehrmacht (OKW) und der Marine (OKM), des



◁ Flugkapitän und SS-Gruppenführer Hans Baur, der persönliche Pilot Adolf Hitlers und Kommandeur der Fliegerstaffel des Führers, vor dem ersten bewaffneten Regierungs-„Condor", der Fw 200 C-3/U9, KE+IX, am 4. Juni 1942 auf dem finnischen Flugplatz Immola.

Die Angehörigen der Fliegerstaffel des Führers 1942 in Winniza. Viele davon, wie auch Flugkpt. Hans Baur, der Kommandeur (vordere Reihe, 7. von links), tragen Uniformen der Waffen-SS. Andere sind als Luftwaffenangehörige zu erkennen und das Bodenpersonal trägt Dienstbekleidung der Lufthansa, wie z.B. Werkmeister Paul Lauer (sitzend, ganz links) und Flugleiter Otto Wieprich (vorne ganz rechts). ▽



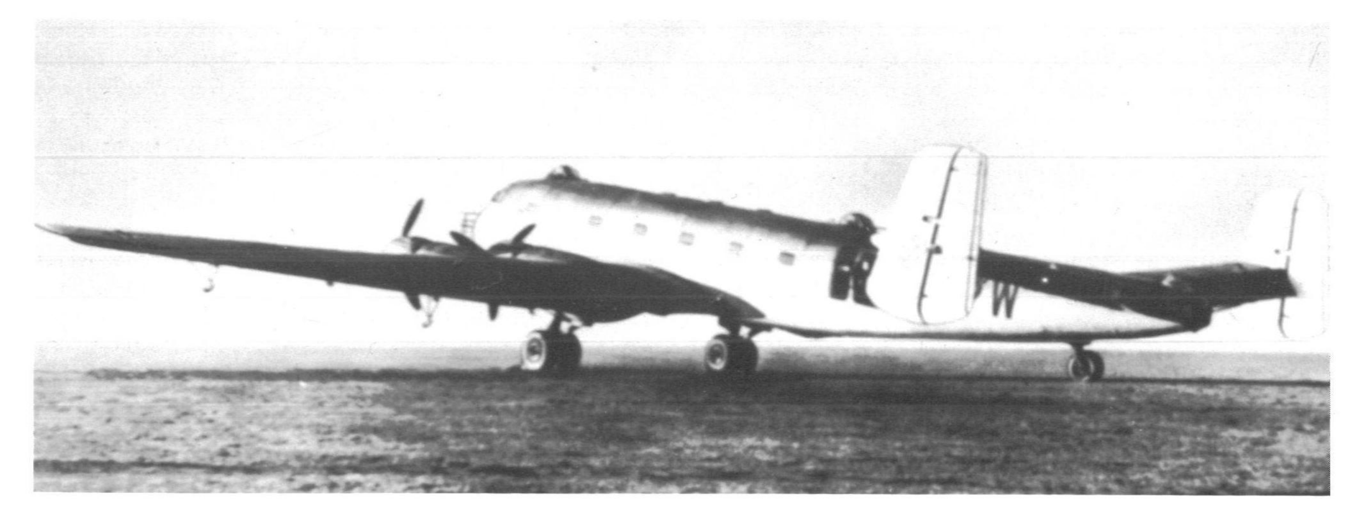


Flugkapitän Beyer (links) bespricht nach dem Einflug einer Ju 87 die Ergebnisse mit dem Außendienstingenieur der Firma Siemens, Schneider.

Reichsministers Todt und des Reichsführers SS eingegliedert worden waren, ohne ihre Eigenständigkeit zu verlieren. Als Staffelabzeichen führten die Flugzeuge der F.d.F. und der Führer-Kurierstaffel einen Adlerkopf, teilweise mit Eichenkranz und dem Schriftzug „F.d.F.". Ein eigenes Verbandskennzeichen gab es nicht, die Flugzeuge behielten ihre Stammkennzeichen .
Am 26. November 1943 waren auf Veranlassung Görings in Insterburg Hitler die neuesten Flugzeuge und Waffen vorgeführt worden, darunter auch die Ju 290 A-7 (W.Nr.0170, KR+LA)[132]. Dabei hatte Baur sofort den Wunsch nach einer Maschine dieses Musters für seine Staffel vorgebracht.
In seinen Erinnerungen[73] erwähnt er, daß er dann für die F.d.F. sogar drei Flugzeuge erhalten habe. Einwandfrei bestätigen läßt sich das nur für eine Maschine, die W.Nr.0192, KR+LW, die zunächst bei der FAGr.5 geflogen worden war[215].
Flugkapt. Beyer von Junkers hatte die Maschine seinerzeit am 24. Mai 1944 in Dessau eingeflogen[140]. Anfang Juni war sie zur 1./FAGr.5 gekommen, zu der sie als 9V+HH bis zum Zeitpunkt der Rückverlegung gehört hatte. Warum gerade dieses Flugzeug und nicht ein neu aus der Serie kommendes dann dazu bestimmt worden ist, zum persönlichen Reiseflugzeug für Adolf Hitler umgebaut zu werden, ist nicht bekannt. Genau so wenig ist die Frage zu beantworten, warum es so lange gedauert hat, bis Baurs Wunsch vom 26. November 1943 erfüllt worden ist. Es ist möglich und sogar wahrscheinlich, daß das Flugzeug bereits im Herbst 1944 nach Pocking, dem Liegeplatz der F.d.F., überführt worden ist, um wohl dort umgebaut zu werden. Ein entsprechender Überführungsflug ist aber in keinem der noch vorhandenen Flugbücher zu finden. Möglich wäre es, daß ihn Hptm. Kohmann gemacht hat. Daß der Umbau in Pocking in einer eigens für die F.d.F. eingerichteten Werft stattgefunden hätte, erklären ehemalige Angehörige der Staffel, während Flugkapt. Beyer glaubt, er wäre in Merseburg vorgenommen worden.
Für Pocking spricht auch, daß das Flugzeug erst am 3. März 1945 mit einem 25 Minuten dauernden Flug auf diesem Flugplatz wieder auftaucht, der in den Flugbüchern Dautzenberg, Gast und Hahn[97,25] als „Einflug" bezeichnet wird, mit der Bemerkung „Einweisungsflug für General Baur". Man könnte nun vermuten, daß diese lange Liegezeit für den Umbau und den Einbau einer sicherlich ziemlich aufwendig geplanten Innenausstattung nötig war, wie sie auch einige der Fw 200 aufwiesen. Das ließe sich auch aus der Beschreibung ableiten, die Hans Baur in seinem Buch davon gibt[73]. Dennoch erscheint sie zu lang, selbst wenn man die sicher beschränkteren Möglichkeiten einer Feldwerft berücksichtigt. Das gilt erst recht, wenn jemand wie Dipl.-Ing. Gast, der ja die letzten Flüge des Flugzeugs alle mitgemacht hat, erklärt, sich lediglich an den nach allen Seiten hin stark gepanzerten Fluggastsitz für den „Führer" mit dem unmittelbar davor und darunter angeordneten Ausstiegsschacht erinnern zu können, aber an keinerlei sonstige Komforteinbauten. Sonst hätte der Rumpf nur besonders große, ummantelte Kraftstoffbehälter enthalten.
Nach dem erwähnten Einweisungsflug, dem noch ein zweiter am selben Tag und ein weiterer am 5. März folgten, hat das Flugzeug, belegt durch drei übereinstimmende Flugbücher, offensichtlich insgesamt nur noch fünf Flüge gemacht, darunter einen von Pocking zum Stammwerk mit fünf Tagen Aufenthalt in Dessau (zur Wägung und Schwerpunktsbestimmung, anscheinend aber auch für Änderungen an der Kabinenheizung). Dort überstand die Maschine in der Nacht vom 7. auf den 8. März einen sehr schweren Bombenangriff wie durch ein Wunder unbeschädigt. Am 13. März ging es weiter nach Tempelhof mit Rückkehr nach Pocking am selben Tag, wobei Baur so viele aus Ostpreußen geflüchtete Frauen und Kinder mitnahm, wie in das Flugzeug hineingingen. Er flog dann am 23. März noch einmal 1½ Stunden lang in Pocking und schließlich am darauffolgenden Tag (nicht am 17. März, wie er in seinem Buch meint!) noch nach München-Riem. Als das Flugzeug dort landete, gab es bereits Fliegeralarm. Es konnte gerade noch in eine Halle gebracht werden, als auch schon die Bomben fielen. Die Halle und die Maschine darin fielen ihnen zum Opfer. Unglücklicherweise kamen dabei auch Peter Hahn, zwei Mann des SS-Wachpersonals und zwei Mechaniker der DLH um ihr Leben[25].
Nur dem Umstand, daß bei diesen letzten Flügen stets Dipl.-Ing. Gast von Junkers dabei war und dieser sein Flugbuch korrekt bis zum Schluß des Krieges geführt hat, verdanken wir diese Informationen, die außerdem noch bestätigt werden durch das erst kürzlich durch einen Zufall aufgefundene Flugbuch von Peter Hahn, in dem verständlicherweise die allerletzten zwei Flüge nicht mehr eingetragen sind, obwohl er sie mitgemacht hat. Ein weiterer Augenzeuge war der frühere Feldwebel Rudolf Heina, der zu der Zeit der DLH für den Spaniendienst angehörte.
Was die weiteren beiden Ju 290 betrifft, die nach Hans Baurs Aussage seiner Staffel zugeteilt gewesen wären, so ist es richtig, daß Lt. Hans Münsterer schon am 1. März 1945, also zwei Tage bevor die W.N.0192 zum Fliegen kam, ein Flugzeug A-5 der 1./FAGr.5 (9V+CH, W.Nr.0171) von seinem Abstellplatz in Kircham nach Pocking überführt hat, wo es offensichtlich blieb[228]. Welchem Zweck dieser Aufenthalt gedient hat, ist unbekannt. Schwer vorstellbar ist lediglich, daß ein doch recht spartanisch ausgestattetes Einsatzflugzeug, so wie es war, den Ansprüchen Hochgestellter für Reisen hätte genügen können. Ausgeschlossen werden kann allerdings nicht, daß auch dieses Flugzeug zum Umbau als Regierungsflugzeug vorgesehen war. Zu fragen wäre dann aber, warum dies nicht schon viele Monate früher geschehen ist. Bereits am 16. März, also rund zwei Wochen nach der Ankunft, wurde die Maschine durch den Flugzeugführer Oberfeldwebel Adam von Pocking wieder zurück nach Neubiberg geholt, um an der Aktion in Rechlin (Unternehmen Eisenhammer und Gertraud) teilzunehmen. Dieses Flugzeug kann also Hans Baur kaum gemeint haben.
Daß noch andere Ju 290 für die F.d.F. vorgesehen waren, kann man höchstens aus einer Bemerkung im Junkers-Vertriebsbericht für das 3.Quartal 1944[52] schließen. Danach sollte an drei Flugzeugen ein Sonderumbau vorgenommen werden, womit aber

nicht die drei Flugzeuge A-5 der DLH gemeint gewesen sein können. Welche zwei weiteren Ju 290 neben der W.Nr.0192 aber zur F.d.F. hätten kommen sollen, ist leider nicht festzustellen.
Für eine Planung in dieser Richtung könnte aber auch noch die Versetzung von Hptm. Hanns Kohmann im November 1944 zur jetzt Verbindungsstaffel 7 heißenden vorherigen Führer-Kurierstaffel ein Hinweis sein. Kohmann muß nach seinem Einsatz bei LTS 290, FAGr.5, und schließlich noch beim KG.200 als einer der auf Ju 290 erfahrensten Flugzeugführer angesehen werden. Ihm war noch am 28. Februar 1945 das Ritterkreuz verliehen worden. Ob er allerdings noch Flüge mit Ju 290 im Regierungsauftrag durchgeführt hat, läßt sich nicht mehr klären, da er am 21. April 1945 bei einem Flug mit einer Ju 52/3m der F.d.F. von Pocking nach Schönwalde in der Gegend von Luckenwalde nach Erdbeschuß brennend notlanden mußte und dabei ums Leben kam.
Erst vom 21. April an könnte der Anspruch Baurs, drei Ju 290 bei seiner Staffel gehabt zu haben, mit der Unterstellung von zwei Flugzeugen der FAGr.5 unter seinen direkten Befehl auf jeden Fall als richtig gelten. Da aber sein eigenes Flugzeug, wie vorstehend geschildert, zu dieser Zeit bereits nicht mehr existierte, hätte er, genau genommen, also nur nacheinander, aber nicht gleichzeitig drei Ju 290 zur Verfügung gehabt.
Es waren dies die beiden ihm neu zugeordneten Maschinen 9V+CH, die Hptm. Eckl, der Staffelkapitän der 2./FAGr.5, in Neubiberg am 16. März übernommen hatte und die 9V+BK, mit Lt. Wagner als 1. und Lt. Münsterer als 2. Flugzeugführer, welche von da an bis zum Kriegsende „im Regierungsauftrag" flogen, wie Eintragungen in beider Flugbücher aussagen.
Der erste der nun folgenden Flüge führte alle zwei am frühen Morgen dieses 21. April 45, mit Start noch bei völliger Dunkelheit, von Rechlin, bzw. von Roggentin nach dem bereits stark gefährdeten Berlin-Tempelhof, wo die 9V+CH gleich eine Reifenpanne hatte, die aber anscheinend schnell behoben werden konnte.
Beide erhielten dort den Auftrag, Passagiere nach Salzburg zu bringen, was möglicherweise mit der damals noch geplanten Verlegung des Führerhauptquartiers nach Berchtesgaden zusammenhing.
Sowohl Hptm. Eckl als auch Lt. Wagner flogen noch am Abend desselben Tages von Salzburg weiter nach Prag-Rusin, wo noch Kraftstoff zu haben war. Wagner startete nach nur kurzem Aufenthalt nochmals nach Tempelhof, wo er am 22. April um 2.16 Uhr landete. Nach nutzlosem Warten bis gegen Abend und nachdem bereits Granaten auf dem Flugfeld eingeschlagen hatten, überführte er sein Flugzeug um 18.30 Uhr nach Gatow.
Dort stand die Maschine bis zum 24. April. An diesem Tag wurde sie nach Wittstock und dann 2 Tage später nach Rerik überführt. Von dort aus sollte Wagner mit der 9V+BK noch an einem der letzten wahnwitzigen Unternehmen des untergehenden Dritten Reiches teilnehmen. Wie bereits in der vorangegangenen Nacht, durch andere Verbände und von anderen Absprungplätzen aus, sollten von Rerik erneut Marinesoldaten zur Verteidigung der Reichskanzlei nach Berlin eingeflogen werden.
Von Puttgarden aus waren dafür etwa 1000 Mann der 1. Funkmeßlehrabteilung der Kriegsmarine über Wismar nach Rerik gebracht worden, um von dort in der Dunkelheit nach Gatow geflogen zu werden. Es waren zumeist Matrosen der Jahrgänge 1926/27 ohne jegliche infanteristische Ausbildung, die, mit holländischen Beutegewehren und Panzerfäusten bewaffnet, in den Untergang geschickt werden sollten.
Die etwa 30 Mann davon, die an Bord der Ju 290 waren, konnten von Glück reden, daß sie bereits etwa 15 Minuten nach deren Start um 23:10 Uhr wegen Ausfall des Motors 3 wieder auf dem Flugplatz Rerik aussteigen konnte. Von den zwei anderen, zu diesem Transport herangezogenen viermotorigen Flugzeugen der Fliegerstaffel des Führers geriet eines, die Fw 200 C-4/U2 CE+IC mit Hptm. Joachim Huebner, einem DLH-Kapitän, nach Erdbeschuß in Brand und ging beim Versuch einer Notlandung in Wilhelmshorst bei Potsdam zu Bruch, wobei die Besatzung und einige der Matrosen ihr Leben verloren. Etwa 11 aber kamen mit dem Schrecken oder leichteren Verletzungen davon. Das dritte Flugzeug, dessen Identität noch nicht festgestellt werden konnte, scheint als einziges nach Gatow durchgekommen zu sein.
Ein weiterer Versuch Lt. Wagners, in der darauffolgenden Nacht erneut seine Matrosen dorthin zu bringen, mußte aufgegeben werden, weil Gatow, trotz aller verzweifelten Versuche, den Platz für die Landung von Flugzeugen offenzuhalten, durch die sowjetischen Truppen eingenommen worden war.
Da wegen der Größe der Ju 290 auch die für kleinere Flugzeuge noch mögliche Landung auf der Ost-West-Achse nicht in Betracht kam, war der weitere Verbleib in Rerik sinnlos geworden.

Die W.Nr.0192, KR+LW, flog erstmals am 24. Mai 1944 mit Flugkapitän Beyer. Als 9V+HH gehörte sie noch kurze Zeit zur 1./FAGr.5, wurde aber schon im September zum Umbau als persönliches Reiseflugzeug für Hitler an die F.d.F. abgegeben. Wieder unter ihrem Stammkennzeichen KR+LW fliegend, wurde sie am 24. März 1945 in München-Riem durch Bomben zerstört.

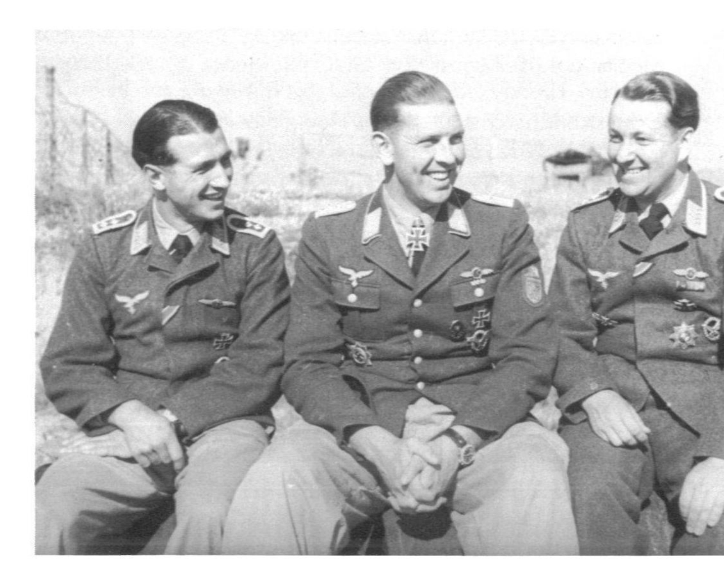


Lt.Wagner erhielt so den Befehl, sich wie die anderen, noch in Mecklenburg befindlichen Flugzeuge der F.d.F., nach Lübeck-Blankensee zurückzuziehen, wo er am 29. April nach 20 Minuten Flugzeit um 17:30 Uhr landete.
Lt. Münsterer hatte er in Gatow die Ju 290 verlassen und ein ihm völlig fremdes Flugzeug übernehmen müssen. Es war Hitlers Condor TK+CV, mit dem Baur nach Berlin gekommen war und der, nach dessen Entschluß, dort zu bleiben, nun ohne Flugzeugführer da stand. Münsterer bekam den Befehl, die Maschine am 24. April zunächst nach Wittstock (in dessen Nähe sich das verlegte OKW befand) und am nächsten Tag nach Roggentin bei Rechlin zu bringen, wo sie ebenfalls bis zum 29. stand. Der letzte Flug damit führte nach Lübeck-Blankensee, wo das Flugzeug von einem Condor-Piloten übernommen wurde, während Lt. Münsterer wieder auf die 9V+BK zu Lt.Wagner umstieg[181,228].
Hptm. Eckls Flugzeug 9V+CH hatte in Prag bis zum 29.d.M. gestanden. Dort erhielt er den Auftrag, Fahrwerksteile für eine Fw 200 nach Roggentin zu bringen. Nach Ablieferung der Teile flog er am selben Tag ebenfalls nach Lübeck[248].
Beim allerletzten Flug im Kriege war das Ziel für die 9V+BK dann am 30. April Flensburg, das dann Sitz der letzten Reichsregierung unter Großadmiral Dönitz wurde. Das Flugzeug von Hptm. Eckl hingegen wurde am 30. April zunächst nach Schleswig geschickt. Beim Überqueren des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurde es — wieder einmal — trotz sofortigen Schießens von Erkennungssignalen, von der Flak eines deutschen Marineschiffes beschossen, glücklicherweise ohne „Erfolg". Am 4. Mai flog es nach Hadersleben, dem dänischen Haderslev, wobei der Start mit nur drei Motoren erfolgen mußte. Da die dort erwarteten weiteren Befehle ausblieben, entschloß sich Hptm. Eckl dann am nächsten Tag, dem 5. Mai, auf eigene Faust ebenfalls nach Flensburg zu fliegen, wo er um 7.08 Uhr landete. Als Dritter im Bunde traf an diesem Tag auch noch Hptm. Sachtleben mit seiner A3+OB um 13.10 Uhr in Flensburg ein[162]. Diese Flüge waren die letzten, welche Flugzeuge der FAGr.5 unter Kriegsbedingungen gemacht haben. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß auch der von Lt. Münsterer nach Lübeck geflogene Condor schließlich in Flensburg landete.
In manchen englischen Veröffentlichungen wird der Ju 290 9V+BK gelegentlich auch die W.Nr.0161 anstelle von 0157 zugeschrieben. Das kann aber auf gar keinen Fall richtig sein, weil das Flugzeug dieser W.Nr. schon am 26. Dezember 1943 in den Pyrenäen zerschellt ist[200], wie bereits weiter oben ausgeführt wurde. Wäre der B2-Stand der 9V+BK nicht irgendwann entfernt worden, so würde der dort eingebaut gewesene HDL 151/1-Turm ebenfalls gezeigt haben, daß es sich bei dem Flugzeug noch um eine A-2, eben die W.Nr.0157, gehandelt hat.

Kommando Japan

Eine Flugverbindung nach Japan hatte es im Streckennetz der DLH bereits vor dem Krieg gegeben, die mit Ju 52/3m in mehreren Etappen beflogen worden war. Vom letzten Flug auf dieser Linie war Flugkapt. Robert Lissau am 28. August 1939 mit der D-AGAK „Ulrich Neckel" gerade noch vor Kriegsausbruch aus Tokio zurückgekehrt.
Pläne zur Wiederaufnahme einer solchen Verbindung über die Sowjetunion, die von der DLH und der japanischen Luftverkehrsgesellschaft Keizu Koku Konsu gemeinsam hätte beflogen werden sollen, machte der Beginn der Kamphandlungen mit der UdSSR am 22. Juni 1941 zunichte.
Nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 und der vier Tage später erfolgten Kriegserklärung Deutschlands und Italiens an die USA drängten vor allem die Japaner auf die Schaffung von Flugverbindungen zu ihren beiden europaischen Verbündeten. Auch das deutsche Auswärtige Amt (AA) unterstützte dieses Streben als „im außenpolitischen Interesse erwünscht".
Anfang 1942 wurden daher auf Veranlassung des Staatssekretärs Generalfeldmarschall Milch, der dem AA volle Unterstützung zugesagt hatte, sowohl im RLM als auch — wohl auf dessen Veranlassung hin — bei der DLH Überlegungen angestellt, wie man einen Flugdienst, ähnlich wie den im Jahr 1940 nach Spanien, zwischen Deutschland und Japan einrichten könnte. Das Ergebnis beim RLM war offensichtlich die bereits erwähnte Denkschrift des Planungsamtes (GL/A) von Obersting. Schwencke[135], in der dieser, neben grundsätzlichen Überlegungen, vor allem auch die Möglichkeit untersucht hatte, wie weit mit bereits vorhandenen Flugzeugmustern, wie BV 222, Fw 200 und He 177, aber auch schon mit der noch nicht einmal in Erprobung befindlichen Ju 290 rüstungswichtige Mangelstoffe über die große Entfernung herangeschafft werden könnten.
Er hatte — haupsächlich wohl auf den Einsatz des Flugboots BV 222, aber auch schon des Nachfolgemusters BV 238 zielend —

Hptm. Mayr mit seiner Besatzung, den beiden Ofw. Wimmer (BM), links, und Auracher (BF), rechts.



als Ausgangspunkt der Strecke Petsamo oder Kirkenes in Nordfinnland und als Zielpunkt den Ort Tsitsikar in Mandschukuo für seine Betrachtungen gewählt, wo es einen etwa 2000 km^2 großen See gab. Ausweichmöglichkeiten in der Nähe des vorgesehenen Landeorts und kurz davor hätte es dort genügend gegeben.
Demgegenüber hatte die DLH, z.T. aufgrund von japanischen Vorschlägen, drei andere Flugrouten erwogen und ausgewählt. Einmal war es die 6350 km lange Strecke von Kemi (Finnland) zur damals noch japanischen Halbinsel Sachalin, zum anderen die sogenannte Mittelstrecke von Kirowograd nach Paotow oder Hankow in China mit einer Länge von 6125 km. Die dritte, eine Zeit lang ebenfalls in Betracht gezogene Südroute von einem Flugplatz in Südrußland oder auf der Krim zu den im Golf von Bengalen liegenden Andamaneninseln kam wegen veränderter Kriegsverhältnisse bald nicht mehr in Frage. Diese letztere Strecke, mit etwa 7000 km auch die längste von allen, war

ebenso wie die Nordroute als hauptsächlich für Seeflugzeuge in Frage kommend angesehen worden, während die anderen beiden mit Landflugzeugen zu befliegen gewesen wären.
Als dafür am besten geeignetes und bereits vorhandenes Flugzeugmuster wurde wohl zunächst vor allem die Fw 200 betrachtet. Bei Focke-Wulf wurde z.B. im Mai 1942 auf Veranlassung von Kurt Tank die Möglichkeit der Verwendung von Motoren Jumo 207 im „Condor" untersucht, um eine Reichweite von mehr als 6000 km bei einer Nutzlast von 1,5 bis 2 t zu erzielen.
Auch die Italiener arbeiteten an dem Projekt. Mit einer dreimotorigen, auf größere Reichweite gebrachten SM 75 GA (die Bezeichnung wurde später in RT umgewandelt, für Rom-Tokio) lieferte in der Zeit vom 29. Juni bis zum 3. Juli 1942 der OberstLt. der Regia Aeronautica Antonio Moscatelli auf der Strecke Rom-Saporoshje-Paotow-Tokio den Nachweis der Machbarkeit einer solchen Verbindung. Sein Rückflug vom 16. bis 20. Juli in der umgekehrten Richtung, diesmal aber über Odessa, verlief ebenso störungsfrei. Auf den Strecken Paotow-Tokio und zurück trug das Flugzeug übrigens japanische Hoheitsabzeichen. Obwohl zwei weitere Flugzeuge des Musters entsprechend hergerichtet worden waren, fand aber kein Wiederholungsflug mehr statt.
Nach einer Besichtigung des Musters Fw 200 durch eine japanische Militärkommission am 17. Juli in Cottbus, erteilte das Kommando der E-Stellen an Focke-Wulf einen Vorbescheid auf den Umbau von zwei Fw 200 für den Japanflug, welche die Bezeichnung C-4/U4 erhalten sollten (Auftrag „Petersen"), der aber bereits am 10. August von GL/C-E2 wieder zurückgezogen wurde.
Offensichtlich richtete sich das Hauptinteresse nun wieder auf die BV 222. Nach einer Teilüberholung der V1 X4+AH in Travemünde lassen sich dort in der Zeit zwischen dem 5. und dem 12. September 1942 Werkstatt- und Übungsflüge der beiden früheren DLH-Flugkapitäne Walter Blume und Rudolf Mayr nachweisen, die am 18.d.M. mit einem Reichweitenflug von 22 Stunden 44 Minuten abgeschlossen wurden.
Bereits fünf Tage später wurde Mayr aber wieder zum Einsatz beim KG.40 befohlen, während das Flugzeug V1 in den darauffolgenden Wochen bis zum 24. Oktober Transporteinsätze nach Nordnorwegen flog, die durchaus als Vorbereitung auf den Langstreckenflug von Kirkenes nach Sachalin (6400 Km) angesehen werden können.
Aus welchen Gründen es dann doch nicht zum Einsatz kam, ist leider nicht bekannt. Wohl aber läßt ein Schreiben an Focke-Wulf, verfaßt von Ing.Bernhard Schulz (DLH/TE), mit Datum vom 8. Dezember erkennen, daß „der Plan, eine Land- bzw. Seemaschine nach Fernost zu schicken, noch nicht aufgegeben sei und daß ein erneuter Vorstoß im Frühjahr 1943 gemacht werden solle".
In der Folgezeit, d.h.während des ganzen Jahres 1943, kam das Thema, wie Dokumente zeigen, immer wieder auf den Tisch, ohne daß aber ein wiklicher Fortschritt zu erkennen wäre. Dabei rückte vor allem das nun bewährte und in Serie gebaute Muster Ju 290 immer mehr in den Vordergrund. Ab Oktober nahmen die Vorbereitungen für dessen Einsatz Gestalt an, woran Hptm. Mayr zunehmend beteiligt war. Gleichzeitig bemühten sich die Japaner, geeignetes deutsches Fluggerät zu erwerben, um damit selbst Flüge durchzuführen. Sie hatten allerdings keinen Erfolg, weil der Generalstab der Luftwaffe aus einleuchtenden Gründen alle entsprechenden Wünsche ablehnte.
In der Streckenführung zeigten die Japaner nun zunehmend Hemmungen, was die „kompromittierende Berührung" sowjetischen Territoriums betraf, wie es in einem Telegramm aus Tokio hieß. Lediglich der Überflug fernsten ostsibirischen Gebiets wäre auf der Nordroute noch hinzunehmen.
Zum Jahresbeginn 1944 wurde die Idee erneut aufgegriffen und zwar offensichtlich an mehreren Stellen, wobei nicht festzustellen ist, ob sie sich untereinander abstimmten. So ist nach wie vor die DLH im Spiel, daneben aber nun plötzlich der General der Transportflieger (XIV. Fliegerkorps), möglicherweise auch noch der Versuchsverband Ob.d.L. Der Auftrag, das neuerliche Unternehmen auf der Grundlage der bisherigen Planungen in die Wege zu leiten, ging an den bereis mehrfach erwähnten Hptm. Heinz Braun, der nach Beendigung seines Einsatzes bei der FAGr.5 wieder zur E-Stelle Rechlin zurückkommandiert worden war. In seinem Flugbuch beginnt unter der Überschrift „Kommando Japan" mit dem Datum 4. Januar 1944 ein neuer Abschnitt.
Die erste Eintragung danach ist ein Flug mit einer Ju 52 (SB+BA), der ihn und seine Besatzung am 7. Januar 1944 von Tutow, dem Sitz des XIV. Fliegerkorps, über Königsberg und Reval nach Pori in Finnland führte. Nacheinander steuerte er dann alle größeren Flugplätze in Nordfinnland und Nordnorwegen an wie Vaasa, Kemi, Rovaniemi, Nautsi, Petsamo und Kirkenes. Zehn Tage später, am 17., landete er wieder in Tutow. Der Zweck dieser Rundreise war nichts anderes als die Suche nach dem am besten geeigneten Absprungplatz für die Flüge nach Japan und zurück. Die Entscheidung fiel dabei aber nicht für das von der DLH bevorzugte Kemi, sondern für den Flugplatz Nautsi, der einmal eine auch für schwerbeladene Ju 290 ausreichend lange Startbahn besaß und andererseits mit einem Jagdverband belegt war, der Fw 190 flog und somit über die auch für die Junkers-Flugzeuge benötigte Kraftstoffsorte C3 verfügte.
Für die Flüge sollten drei neue 290 verwendet werden, für die als Flugzeugführer neben Hptm. Braun wiederum die bereits im Zusammenhang mit der BV 222 erwähnten Hptm. Mayr und Oblt. Blume vorgesehen waren.
Geflogen werden sollte von Nautsi aus auf einem Großkreis nach Mandschukuo, der notgedrungen, ohne Rücksicht auf die japanischen Bedenken, fast ausschließlich über sowjetisches Territorium geführt hätte. Auf dem Rückweg sollte jedes Flugzeug 2 t Wolfram mitbringen. Die Versorgung mit diesem Rohstoff, der ja 1940 mit Ju 90 aus Spanien herbeigeschafft worden war (siehe Kapitel Zivil trotz Krieg) hatten bis dahin U-Boote, aber auch Blockadebrecher sichergestellt, denen aber dieser Weg nicht mehr offen stand, vermutlich weil die auf der Strecke notwendigen Versorgungsschiffe aufgebracht oder versenkt waren, so daß als letzter Ausweg wieder nur die Langstreckenflugzeuge übrigblieben.
Wenn wir uns jetzt an die drei Ju 290 A-9 erinnern, von denen bereits die Rede war, so paßt plötzlich alles zusammen. Bei diesen drei Flugzeugen, die man so schnell und kurzfristig in das Bauprogramm eingeschoben hatte, bzw. die aus normalen Serienflugzeugen der Ausführung A-7 in A-9 umgewandelt und dem XIV. Fliegerkorps zugewiesen worden waren, muß es sich demnach um genau die drei Maschinen handeln, welche für die Japanflüge vorgesehen waren. Dies bestätigt auch Hptm. Braun, der in dieser Angelegenheit von Rechlin aus zweimal in Dessau war und zwar am 24. Januar und am 15. Februar 1944. Bei der zuerst genannten Besprechung wurde festgelegt, auf welche Teile der Bewaffnung und Ausrüstung für den geplanten Flugzweck zu verzichten sei, während es beim zweiten Besuch um den Stand der Arbeiten ging.
Zu den Vorbereitungen gehörten sicherlich auch die Überlaststarts mit 43, 44 und 45 t, die von Hptm. Mayr, zusammen mit den Fl. Stabsingenieuren Bader und Muschick, in der Zeit vom 4. bis 6. Februar 1944 in Lärz mit dem Flugzeug W.Nr.0170 (KR+LA) erfolgreich durchgeführt wurden. Das normale Höchstabfluggewicht der A-5 betrug 41,3 t.
Wie die Anlage 2 zeigt, arbeiteten die Junkers-Leute zügig, so daß die erste Maschine, die W.Nr.0182, bereits am 18. Februar und die W.Nr.0183 als zweite nur sieben Tage später zum Erstflug starten konnten. Das dritte Flugzeug, die W.Nr.0185, folgte am 14. März.
Etwa zur gleichen Zeit, als alle Vorbereitungen praktisch abgeschlossen waren, kam der Abbruch des Unternehmens. Japan hatte sich aus verständlichen Gründen geweigert, der vorgesehenen Streckenführung über sowjetisches Gebiet zuzustimmen, so daß alles abgeblasen werden mußte.
Die drei jetzt für den gedachten Zweck nicht mehr benötigten Flugzeuge aber fanden schnell eine neue Verwendung. Sie wurden offensichtlich alle drei zunächst dem Versuchsverband Ob.d.L. zugewiesen, gingen aber bald darauf mit dessen 2. Staffel zu dem fast zur selben Zeit neu aufgestellten und im folgenden Kapitel behandelten KG.200. Für die bei beiden Verbänden gegebenen Einsatzbedingungen und für den geplanten Verwendungszweck paßte die Ausführung A-9 wie maßgeschneidert.
Als ab Juli 1944 nochmals Überlegungen für Japanflüge angestellt wurden, zeigte sich, daß nur noch ein Flugplatz in Bulgarien als Ausgangspunkt in Frage gekommen wäre, wobei sich die Flugstrecke zudem auf 6800 km verlängert hätte. Da aber zu dieser Zeit weder eine Ju 290 noch eine ebenfalls in Betracht gezogene Ju 390 mehr zur Verfügung gestellt werden konnte, wurden alle Absichten, Flüge nach Japan durchzuführen, im Januar 1945 endgültig aufgegeben.
Einen Monat zuvor, im Dezember 1944, war aber doch noch ein Flug einer Ju 290 nach Japan ernsthaft geplant worden, allerdings zu einem ganz anderen Zweck. Mit dem Flugzeug W.Nr.0163, das jetzt wieder unter seinem ursprünglichen Stammkennzeichen PI+PQ flog, hätte Hptm. Mayr zusammen mit seinem Bordfunker Hans Auracher den bereits füher als Fliegerführer Atlantik erwähnten General d. Fl. Ulrich Kessler nach Japan bringen sollen, wo dieser den dortigen Luftattaché an der Deutschen Botschaft, Generalmajor Wolfgang von Gronau, ablösen sollte. Am 16. Dezember 1944 überführte Hptm. Mayr die Maschine von Rerik nach Travemünde, wo sie für den Flug hergerichtet werden sollte[161]. Die Arbeiten in Travemünde scheinen nur schleppend vor sich gegangen zu sein, so daß für den Transport General Kesslers ein U-Boot vorgezogen wurde. Das Flugzeug 0163 aber wurde mit konservierten Motoren bei der E-Stelle abgestellt.
Hptm. Mayr, der in der Zwischenzeit in Berlin gewesen war, sollte dann am 1. Mai 1945 das Flugzeug auf Befehl von Großadmiral Dönitz, weitergegeben durch Oberst Baumbach an den Kommandeur der E-Stelle Travemünde, ObersltLt. Wolfgang Lenschow, „in den Nordraum" überführen. Da Mayr aber erkrankte, erhielt der seit dem 19. April in Lübeck wartende Oblt. Erich Stocker (vorher 9./KG.40), der noch nie eine Ju 290 geflogen hatte, an seiner Stelle den Befehl zur Überführung.
Am 2. Mai versuchte das Werftpersonal, zusammen mit einem Stabsing. der E-Stelle, den ganzen Tag, die 0163 wieder flugklar zu machen. Nur drei Motoren waren zum Laufen gebracht worden, als Stocker am Abend damit an den Start ging. Er brach ihn aber ab, als er Drehzahlabfall feststellte. Da zu allem Überfluß beim Zurückrollen das Flugzeug mit einer Fläche einen Mast streifte, wurde der Flug ganz aufgegeben.
Am darauffolgenden Tag kam der Befehl zur Sprengung des Flugzeugs, was auch geschah, allerdings halbherzig, so daß nur das Heck ensthaft beschädigt wurde. So fanden die einrückenden Engländer die Maschine, die dann wohl als eine der beiden „zerstört" gemeldeten in ihre Statistik aufgenommen wurde, neben den zwei intakten in Flensburg.

Geheime Aufträge (KG. 200)

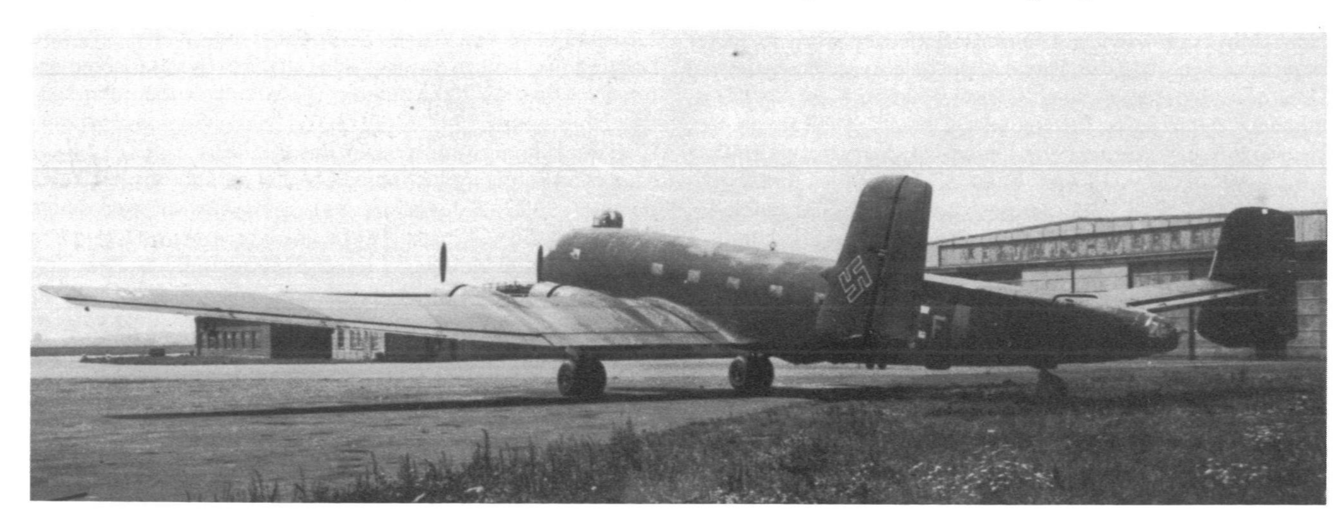
Dieses Geschwader, von dem bereits mehrfach die Rede war (z.B. Unternehmen „Eisenhammer") und das als einer der „Sonderverbände" geführt wurde, unterstand einsatzmäßig von seiner Aufstellung an direkt dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe (Ob.d.L.) und somit dem Luftwaffenführungsstab.
Seine Entstehung dürfte eng mit der Weisung Adolf Hitlers vom 12. Februar 1944 zusammenhängen, welche bestimmte:

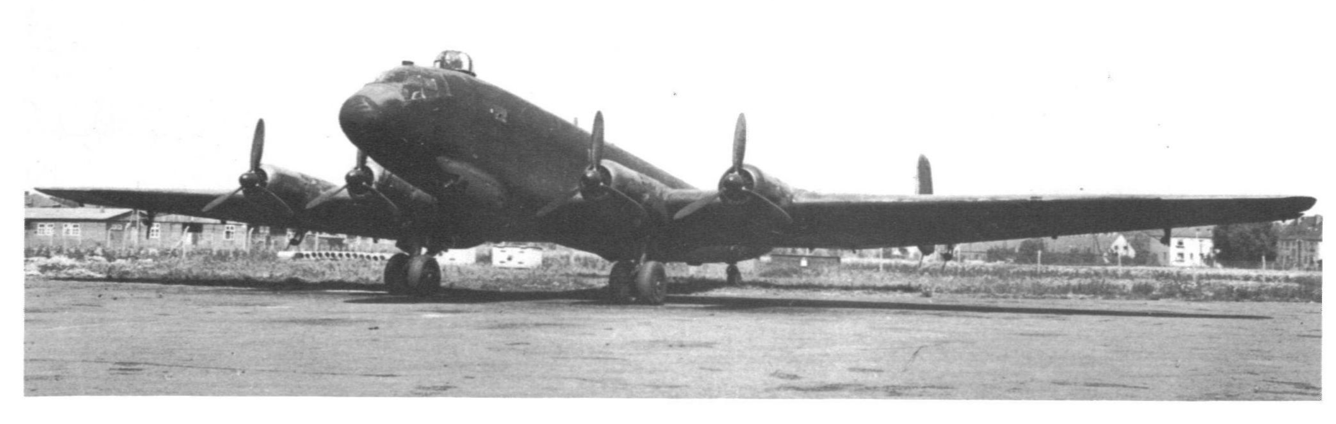
„1. Es ist ein einheitlicher deutscher geheimer Meldedienst zu schaffen.
2. Mit der Führung dieses deutschen Meldedienstes beauftrage ich den Reichsführer SS. Soweit hierdurch der militärische Nachrichten- und Abwehrdienst berührt wird, treffen der Reichsführer SS und der Chef OKW die notwendigen Maßnahmen im beiderseitigen Einvernehmen."

Wenige Tage später wurde der bisherige Chef des Amtes Ausland/Abwehr im OKW, Admiral Wilhelm Canaris, beurlaubt. Daß er dann am 1. Juni 1944 entlassen und in Verbindung mit dem Attentat auf Hitler vom 20. Juli verhaftet wurde, kann als bekannt gelten.
Ein Befehl des Generalstabs, Gen.Qu.2.Abt., vom 21. Februar 1944[249] kündigte sowohl die Umgliederung des Versuchsverband Ob.d.L. an als auch die Heranziehung der 2. Staffel dieses Verbands, zusammen mit einer als „Transportkolonne XI Ost" bezeichneten Einheit, zur Aufstellung eines neuen Geschwaders, des KG.200.
In dem Versuchsverband Ob.d.L., der bereits seit Januar 1943 bestand, hatte die von Maj. Karl-Edmund Gartenfeld geführte 2. Staffel von der früheren „Versuchsstelle für Höhenflug" (Rowehl) die Aufgabe übernommen, in Zusammenarbeit mit der Abwehrabteilung II des Amtes Canaris Agenten im feindlichen Hinterland abzusetzen und sie weiter zu versorgen. Ihre Aufträge hatte die Staffel bis dahin von dem dort zuständigen Referat 2 Luft der Gruppe Abw.II (Einsatz des S-Dienstes und Verbindung mit dem RLM) erhalten. Um Hitlers Forderung nach stärkerem Einfluß der SS auf die Durchführung der Aufträge zu entsprechen, wurde diese Einrichtung mit ihren wesentlichen Teilen nun in das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) eingegliedert, wo sie am 1. Juni 1944 im Amt VI unter SS-Brigadeführer Walter Schellenberg aufging. Von da an war der Ia Luft RSHA für die Zusammenarbeit mit dem KG.200 zuständig. Diese Position übernahm später, ab November 1944, Maj. i.G. Kurt Randel-Semper, bis dahin Chef der Führungsabteilung (Ia) des KG.200.
Für ihre Spezialaufgabe hatte die Staffel seit Februar 1943 eine der ersten Ju 290 A-1 erhalten, die bereits weiter vorne erwähnte W.Nr.0153, SB+QC, jetzt T9+FK. Sie war, meist geflogen von Oblt. Wolfgang Nebel und seiner Besatzung, bis zu ihrer Zerstörung durch Bomben am 5. Februar 1944 auf dem Flugplatz Tours[176] mit Erfolg im Einsatz gewesen. In Junkersunterlagen wird das Flugzeug, vermutlich wegen seines besonderen Einsatzzwecks und der damit zusammenhängenden Sonderausrüstung, gelegentlich auch als Ju 290 V4 bezeichnet.
Zu Nebels spektakulärsten Aufträgen hatte — unterstützt durch vom KG.40 abgestellte Fw 200 — Anfang September 1943 vom Südraum der Ostfront aus das Absetzen von Agentengruppen in

verschiedenen Teilen des Iran gehört, welche dort Transporte überfallen und Sabotage an Verkehreinrichtungen verüben sollten. Dieses „Absetzen von Agenten mit Fallschirmen in beträchtlicher Zahl" diente dann dem Iran als Begründung für seine Kriegserklärung an Deutschland am 9. September 1943.
Die 2./Versuchsverband Ob.d.L. bildete nun den Stamm der neuen I.Gruppe des KG.200, wobei Maj. Gartenfeld deren erster Kommandeur wurde. Bereits am 19. April 1944 löste ihn aber Maj. Adolf Koch ab, der die Gruppe dann bis Kriesende führte. Als Geschwaderkommodore wurde zunächst Oberst i.G. Heinrich Heigl eingesetzt, bis nach einer grundlegenden Umorganisation im November 1944 ObersltLt. Werner Baumbach die Führung übernahm.
Die I.Gruppe hatte wie üblich drei Staffeln, von denen die 1. für den Fern- und die 2. für den Naheinsatz vorgesehen war, während die 3. als Ausbildungs- und Ergänzungseinheit diente. Hinzu kam noch eine eigene Flughafen-Betriebskompanie. Bei der Umbildung wurde eine 4. Staffel aufgestellt, welche wie die 2. zum Naheinsatz da war, aber begrenzt auf die Westfront, während die 2. nur im Osten operierte. Die 3. wurde nun zur Seestaffel.
Das KG.200, dem das bekannte Verbandskennzeichen A3 zugeteilt worden war, hielt sich, wie einige wenige andere Verbände auch, bei der Kennzeichnung seiner Flugzeuge nicht an die seit Juli 1939 geltenden Regeln.
Da weder der Geschwaderstab noch die Gruppenstäbe während einer längeren Zeit eigene Flugzeuge besaßen, wurde für sie anscheinend nur der Buchstabe A freigehalten. Die sich daran anschließenden Buchstaben aber wurden für die Unterscheidung der Staffeln benutzt.
Als Staffelbuchstaben (4. Buchstabe des Kennzeichens) für die 1. Staffel, welche vorerst für uns hinsichtlich des Einsatzes der Ju 290, aber auch der anderen großen viermotorigen Maschinen allein von Bedeutung ist, wurde das „B" verwendet. Das „C" dürfte somit für die 2., das „D" für die 3. und das „E" für die 4. Staffel gegolten haben. Letztere verfügte in den letzten Kriegsmonaten aber auch über einige viermotorige Beuteflugzeuge, deren Kennzeichen auf E endeten. Nachzuweisen ist schließlich noch das „F", wohl für die 5. Staffel, welche aber bereits zur II.Gruppe gehörte. In den Flugbüchern von Hptm. Braun und anderen ehemaligen Angehörigen des KG.200 finden sich jedenfalls fast ausschließlich Kennzeichen, welche einen dieser fünf Buchstaben an letzter Stelle aufweisen. Am Rande erwähnt sei, daß auch bei diesem Geschwader Kennzeichen auftauchen, die nicht in dieses scheinbar einfache und klare Schema passen. Da sie aber nichts mit den Ju 290 zu tun haben, sei hier nicht weiter darauf eingegangen.
Alle bei der 1. Staffel des Geschwaders eingesetzten Ju 290 hatten somit als letzten Buchstaben ein B im Kennzeichen, so z. B. die W.Nr.0182 (A3+AB), die W.Nr.01893 (vermutlich A3+BB), die W.Nr.0185 (vermutlich A3+CB, vorher T9+WK) und schließlich die W.Nr.0165 (A3+HB). Sicher ist noch A3+OB für die W.Nr.0186 (vorher 9V+FH) und A3+PB für eine weitere Ju 290, wahrscheinlich die W.Nr.0190. Von den genannten Flugzeugen sind somit die ersten drei (AB, BB und CB) die bereits weiter oben erwähnten, ursprünglich für den Japaneinsatz vorgesehenen Ju 290 A-9, die aber dann nach Aufgabe der Pläne auf dem Umweg über die 2./Versuchsverband Ob.d.L. zum Geschwader gekommen sind. Über die HB, welche erst später hinzukam, wird noch einiges zu sagen sein. Die letzten zwei der aufgeführten Flugzeuge (OB und PB) aber stammen direkt von der FAGr.5.
Über den Flugzeugbestand des KG.200 finden sich nur gelegentlich Angaben, wie z. B. in den Flugzeugbestandmeldungen des Generalquartiermeisters[199]. Verlustmeldungen ergänzen das Bild, das dennoch nur mit Zögern als weitgehend vollständig hingenommen werden kann. Über die Aktivitäten des Verbandes geben bestenfalls einige Flugbücher und deren Besitzer Aufschluß, von denen sich aber einige mit ihren Erinnerungen sehr zurückhaltend zeigen. Ein Grund dafür mag die Verpflichtung zu besonderer Geheimhaltung sein, die sogar zum Teil bis heute zu wirken scheint und alle Nachforschungen über diesen Verband erschwert. Im krassen Gegensatz dazu steht aber, daß die zur Bestätigung der Flugbücher verwendeten Dienstsiegel ausgerechnet bei diesem sogenannten „Geheimgeschwader" die offenen Einheitsbezeichnungen enthielten, anstelle der sonst allgemein üblichen Verschlüsselung in Form einer Feldpostnummer.
Nimmt man alle verfügbaren Informationen zusammen, so ergibt sich für den Flugzeugbestand der 1. Staffel, bei der allein Ju 290 (nach einander vermutlich insgesamt wenigstens sieben Stück) flogen, das folgende Bild. An Ju 290 (aber niemals auch nur eine einzige Ju 390!) hatte die 1. Staffel am 10. April 1944, also etwa zwei Monate nach Aufstellung, drei Stück, offensichtlich die bereits erwähnten drei Flugzeuge A-9, von denen zur Berichtszeit allerdings nur ein einziges einsatzbereit war. Die drei Maschinen scheinen bis dahin noch immer T9-Kennzeichen getragen zu haben, und zwar nachgewiesenermaßen T9+WK (W.Nr.0185) bzw. vermutlich T9+UK und VK (W.Nr.0182 und 0183). Diese Vermutung wird dadurch gestützt, daß noch im selben Monat bei der Staffel eine Bf 108 (W.Nr.1670) als T9+XK im Flugbetrieb auftaucht. Im Laufe der Monate April bzw. Mai 1944 scheinen die Flugzeuge dann in der Reihenfolge der W.Nr. ihre endgültigen Kennzeichen A3+AB, BB und CB erhalten zu haben.
Hier fangen die Schwierigkeiten mit der einwandfreien Bestimmung der einzelnen Flugzeuge Ju 290 beim KG.200 aber schon an. Aus Verlustmeldungen des Verbandes geht z. B. hervor, daß — offensichtlich bei einem Bombenangriff auf Finsterwalde am 11. April 1944 — eine Ju 290 als Totalverlust und eine weitere als beschädigt verbucht wurden. Da aber die drei vorher genannten A-9 alle nach diesem Zeitpunkt noch auftauchen, ist man bei dem Versuch, die Identität der zwei ausgefallenen Flugzeuge zu bestimmen, leider auf Vermutungen angewiesen. Obwohl deren Abgabe von der FAGr.5 an das KG.200 nirgendwo bestätigt ist, scheint es die letztmalig am 22. Dezember 1943 als 9V+KK in einem Flugbuch vermerkte W.Nr.0169 gewesen zu sein, die bei dem Angriff zerstört worden ist. Das beschädigte Flugzeug aber dürfte die W.Nr.0183 gewesen sein, also eine der drei A-9.
Leider macht eine nur wenige Wochen später datierte Stärkemeldung des KG.200 erneut Kopfschmerzen. So werden am 20. Mai 1944 für die 1. Staffel nicht weniger als neun Ju 290 (!) als vorhanden gemeldet.
Erklären kann man diese Zahl aber höchstens als Ablese- oder Schreibfehler, indem an irgendeiner der Stellen, welche die Meldung durchlaufen hat, eine drei für eine neun gehalten worden ist. Weder die Ausbringung bei Junkers und noch weniger eine etwaige (aber nicht stattgefundene) Abgabe von Flugzeugen der FAGr.5 an das KG.200 hätten eine so sprunghafte Zunahme ermöglicht. Für die Annahme eines solchen Fehlers spricht einmal, daß für die einschließlich der angeblich verfügbaren neun Ju 290 insgesamt bei der Staffel vorhandenen 14 Flugzeuge nur drei (!) einsatzfähige Besatzungen ausgewiesen sind, aber ebenso, daß in der darauffolgenden Meldung vom 31. Mai die Zahl der Ju 290 schon wieder auf zwei geschrumpft ist. Die eine abgängige Maschine scheint die W.Nr.0185 gewesen zu sein, die am 23. Mai bei einem Nachteinatz hinter dem Südabschnit der Ostfront in starken Flakbeschuß geraten war und dabei wohl schwerere Beschädigungen erlitten haben muß, da sogar ein an Bord befindliches Besatzungsmitglied (der Absetzer Feldwebel Willi Cremer) tödlich verletzt worden ist. Das Flugzeug scheint bei

Die zweite Ju 290 A-1, die W.Nr.0153, kurz vor der Ablieferung an den Versuchsverband Ob.d.L., wo sie mit dem Kennzeichen T9+FK geflogen wurde.





△ Bis auf die Bodenwanne scheint die W.Nr.0153 allseitig dunkel gespritzt zu sein.

Die W.Nr.0153 bei der 2./Versuchsverband Ob.d.L. im April 1943 in Sarabus auf der Krim. Vorne links der Pilot des Flugzeugs, Oblt. Nebel, rechts Oblt. Götz. Rechts hinter Oblt. Nebel mit Schirmmütze der Staffelkapitän und spätere Kommandeur der I./KG.200, Major Gartenfeld. ▷

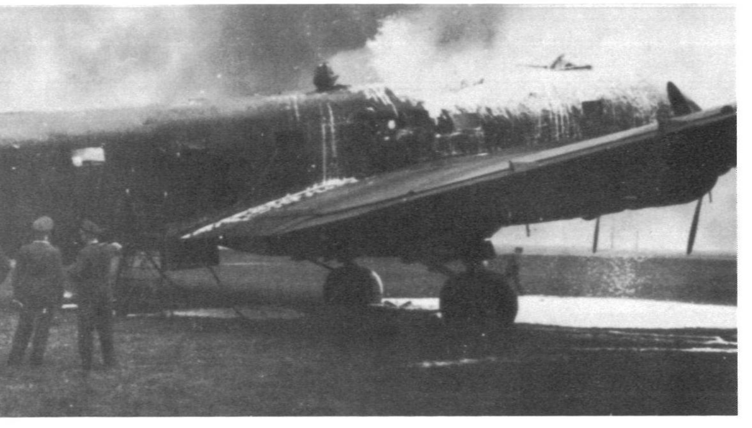


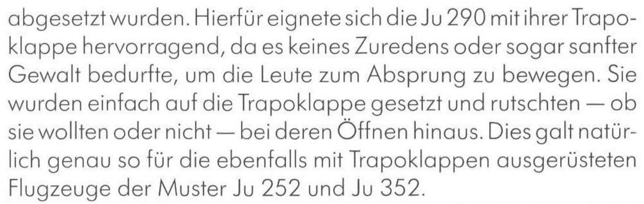


Major Gartenfeld, Staffelkapitän der 2./Vers.verb. Ob.d.L., vor der T9+FK in Sarabus.

der Rückkehr dann eine Bruchlandung gemacht zu haben, weshalb es anschließend laut Verlustmeldung als Totalverlust abgeschrieben worden ist.
Man muß also auch beim KG.200 mit Bedauern feststellen, daß es wahrscheinlich nie möglich sein wird, alle dort geflogenen Ju 290 zu identifizieren und deren Schicksal einwandfrei zu klären. Wie die anderen großen viermotorigen Flugzeuge des Geschwaders, darunter mehrere erbeutete B-17 und B-24, flogen die Ju 290 vorwiegend Einzelaufträge, die z.T. weit in das gegnerische Hinterland hineinführten. Alle diese Unternehmen liefen unter Decknamen wie z.B. „Parzival", „Mobtag", „Kleiner und großer Wolf", „Libanon", „Rennstrecke" usw. Einige davon, so weit an ihnen die Ju 290 beteiligt waren, sollen im Folgenden behandelt werden.
Vorwiegend bestand bei diesen Einsätzen die lebende Fracht aus Agenten, die dann mit ihrer Ausrüstung am Ziel mit Fallschirm

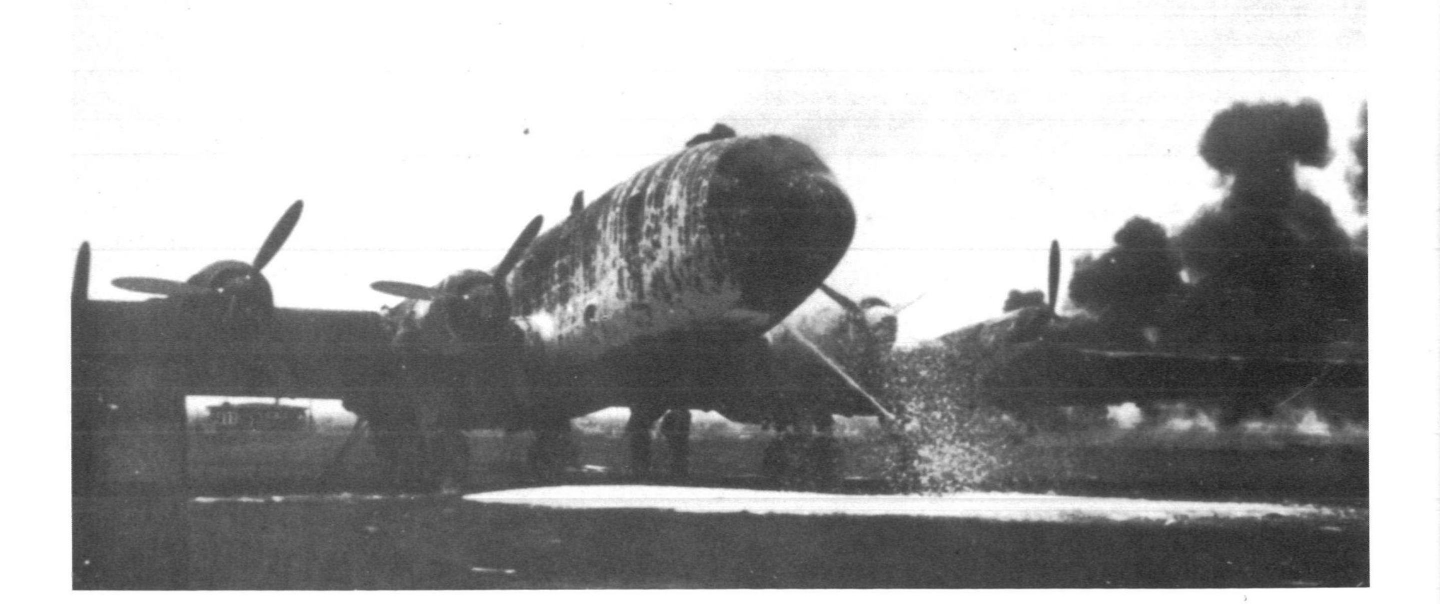
Das Ergebnis eines alliierten Angriffs auf Finsterwalde am 11. April 1944. Offensichtlich ist einer der Zusatzbehälter im Vorderrumpf dieser Ju 290, sehr wahrscheinlich der W.Nr.0183, getroffen worden und ausgebrannt. Der Versuch, mit Schaum zu löschen, brachte wenig Erfolg. Das Flugzeug wurde zwar zur Reparatur nach Travemünde gebracht, am Ende dort aber verschrottet. ▽





abgesetzt wurden. Hierfür eignete sich die Ju 290 mit ihrer Trapoklappe hervorragend, da es keines Zuredens oder sogar sanfter Gewalt bedurfte, um die Leute zum Absprung zu bewegen. Sie wurden einfach auf die Trapoklappe gesetzt und rutschten — ob sie wollten oder nicht — bei deren Öffnen hinaus. Dies galt natürlich genau so für die ebenfalls mit Trapoklappen ausgerüsteten Flugzeuge der Muster Ju 252 und Ju 352.
Von einem solchen Einsatz — wie fast immer bei Nacht — kehrt am 11. Juni 1944 aus dem Südraum der Ostfront das Flugzeug A3+AB (W.Nr.0182) mit dem Flugzeugführer Lt. Heinrich Jenichen und seiner ganzen Besatzung nicht mehr zurück[200]. Eine anderslautende Darstellung, wonach Lt. Jenichen erst das „Abholflugzeug" geflogen hätte, ist nicht richtig[250].
Die A3+AB hätte von Zilistea in Rumänien aus einen deutschen Hptm. und 30 Kalmücken, erbitterte Gegner des Kommunismus, in der Nähe von Elista, der ehemaligen Hauptstadt der von Stalin aufgelösten Kalmücken-Republik, absetzen sollen und zwar nicht wie üblich durch Absprung mit dem Fallschirm, sondern nach Landung im Zielgebiet. Die Maschine sollte dort getarnt abgestellt werden, um in der nächsten Nacht zurückzufliegen. Anscheinend wurde sie aber entdeckt und die Besatzung gefangen genommen. Möglicherweise wurde der Funker gezwungen, den Funkverkehr fortzusetzen, offensichtlich wohl, um noch ein zweites Flugzeug „zur Abholung der Besatzung" herbeizulocken, mit der Behauptung, daß die erste Maschine „wegen Fahrwerksschadens" nicht wieder starten könne. Nachdem eine Ju 252 mit Hptm. Horst Fitting am 12. Juni 1944 wieder zurückgekommen war[250], weil sie am Boden kein Lebenszeichen hatten feststellen können, wurde — da weiterhin Funkverbindung mit der vermeintlich vom Gegner noch nicht entdeckten Besatzung bestand, anscheinend ein weiteres Flugzeug losgeschickt, das dann auch nicht mehr zurückkehrte, also wohl dem Gegner in die Falle gegangen sein muß. Bedauerlich ist nur, daß in der entspre-

Diese bisher einzigen, von einer Ju 290 A-9 aufgefundenen Bilder zeigen, daß sogar die ursprünglich noch vorhandene Bodenwanne ganz weggelassen worden ist und anscheinend nur noch der B_1- und der Heckstand sowie vermutlich die beiden Seitenlafetten die Abwehrbewaffnung bildeten. ▽





◁ Eine Gruppe von Agenten, wie sie zuerst mit Flugzeugen der 2./Versuchsverband Ob.d.L. und später der 1./KG.200 zu ihren Einsatzorten gebracht und mit Fallschirmen abgesetzt wurden. Hier noch in ihren deutschen Luftwaffenuniformen...

... und hier in ihrer Landestracht, darüber die Fallschirmgurte, bereit zum Flug ins Ungewisse. ◁▽



chenden Verlustmeldung bei der WAST nur das erste der beiden Flugzeuge als Ju 290, noch dazu mit W.Nr. und Kennzeichen aufgeführt ist, während bei der zweiten Besatzung (FF Oberfeldwebel Herbert Möller sowie Beobachter und Kommandant Lt. Wilhelm Wagner), die am 14. Juni als vermißt gemeldet wurden, kein Hinweis auf das verwendete Flugzeug zu finden ist. Nach einem Brief des Bordfunkers, Hptm. Hans Hansen, aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft, ist es ebenfalls eine Ju 290 gewesen, wofür eigentlich nur die W.Nr.0167 (9V+HK) in Frage kommt, die zuletzt am 13. Mai 1944 mit einem Schulflug in Danzig bei der 2. Staffel nachgewiesen ist und die anschließend nicht mehr auftaucht. Allerdings ist auch nirgends eine Übergabe an das KG.200 vermerkt, was aber bedeuten könnte, daß die Maschine als Ersatz für die am 23. Mai ausgefallene W.Nr.0185 vorerst nur abgeordnet gewesen war.
Das einzig Gute an dem mehr als unglücklich verlaufenen Elista-Unternehmen war, daß es der Einsatzleitung die leider zu späte Erkenntnis gebracht hat, daß die schwere Junkers Ju 290 mit ihrem bekannt empfindlichen Fahrwerk bei Landungen in unbekanntem Gelände und vielleicht auch noch bei Dunkelheit zu sehr gefährdet war. Solche Aktionen unterblieben deshalb in der Folgezeit.
Für kurze Zeit stand das KG.200, bis auf eine einzige, nicht einsatzbereite Maschine, wohl die W.Nr.0183, somit ohne Ju 290 da. Vielleicht war das der Grund, weshalb von der FAGr.5 schon vom 10. Juli an zwei weitere Flugzeuge, 9V+FH (W.Nr.0186, Besatzung Oblt. Günter Korn) und 9V+GK (W.Nr.0181, Besatzung Hptm. Hanns Kohmann) zum KG.200 abgeordnet worden sind. Damit verfügte das Geschwader von diesem Tag an einschließlich der von der E-Stelle Karlshagen zum Verband neu hinzu gekommenen W.Nr.0165 (A3+HB) wieder über vier Ju 290.
Oblt. Korn und seine Besatzung bekamen gleich als ersten Einsatz eine Aufgabe, die nur mit generalstabsmäßiger Vorbereitung zu lösen war. Dafür war in erster Linie der Beobachter zuständig, Oblt. Hans Ascheid, zuletzt Offizier z.b.V. bei der 1./FAGr.5.
Unter den Decknamen „Parzival", „Rosenkranz" und „Anti-Atlas" sollten drei Agenten mit Fallschirm in den Tälern entlang der Bahnlinie Tunis-Algier abgesetzt werden. Am 25. Juli kurz nach 19 Uhr startete die noch immer mit ihrem Kennzeichen 9V+FH fliegende Ju 290 von Athen-Kalamaki bei fast vollem Mond nach Süden in Richtung Große Syrthe, wo eine Lücke in der feindlichen Luftraumüberwachung festgestellt worden war. Im Tiefstflug, mit einem weiten Bogen über Lybien und die Sahara, wurde das erste Ziel, Tunis, von Süden her angeflogen, auf der Strecke, die damals von französischen Flugzeugen zwischen dem Tschad und Tunis benutzt wurde.
Offensichtlich gelang die List und der erste Agent konnte aus etwa 200 m Höhe problemlos abgesetzt werden. Dazu war die Geschwindigkeit unter Zuhilfenahme des ausgefahrenen Fahrwerks auf rund 200 km/h herabgesetzt worden, so daß das Flugzeug danach erst einmal im Tal kreisend Höhe gewinnen mußte, um über das Gebirge nach Westen Richtung Constantine zu kommen. Mit diesem Manöver ging schon ein Teil der sehr knappen Reserve von nur zehn Minuten verloren. Der letzte der drei Agenten wurde somit erst im beginnenden Morgengrauen abgesetzt und beim Verlassen der afrikanischen Küste bei Algier war es bereits heller Tag. Wie gerufen kam deshalb ein dichter Seenebel, der das Flugzeug vor der Entdeckung schützte. Um 8.30 Uhr landete es nach fast $13^{1/2}$ Stunden Flugzeit in Mont de Marsan beim alten Verband.
Das zweite Flugzeug, die 9V+GK (W.Nr.0181) von Hptm. Kohmann, war am 20. Juli 1944 nach Zilistea in Rumänien verlegt worden, um von dort aus anstelle der beiden verlorenen Ju 290 und der schon bei der Überführung nach Rumänien am 26. Juni zu Bruch gegangenen Ju 252 W.Nr.0008 Absetzflüge im Südraum der Ostfront auszuführen. Es waren dies die Unternehmen „Koblenz" am 22./23. Juli und „Blüte" am 5./6. August.
Schon drei Tage später schieden aber Flugzeug und Besatzung aus dem Verband der 1./KG.200 aus. Hptm. Kohmann überführte die Maschine von Medias (Rumänien) am 9. August vermutlich zur Überholung nach Dessau, wo sie jedoch am 16. August dem Großangriff auf das Junkers-Stammwerk zum Opfer fiel.
Am Stichtag 20. August hatte die Staffel somit nur noch drei Flugzeuge Ju 290.
Vom 11. August an war für Oblt. Korn Zilistea Absprunghafen. Sein erster Auftrag war das Unternehmen „Sultan Alekpa", bei dem 13 Turkmenen in sowjetischen Uniformen über ihrem Heimatgebiet abgesetzt werden sollten. Schwierigkeiten mit dem linken inneren Motor über dem östlichen Schwarzen Meer zwangen zur Umkehr.
Da der Schaden sich nicht am Ort beheben ließ, wurde die Maschine am nächsten Tag zum Motorwechsel nach Finsterwalde geschickt, wo die I./KG.200 ihren Gefechtsstand hatte

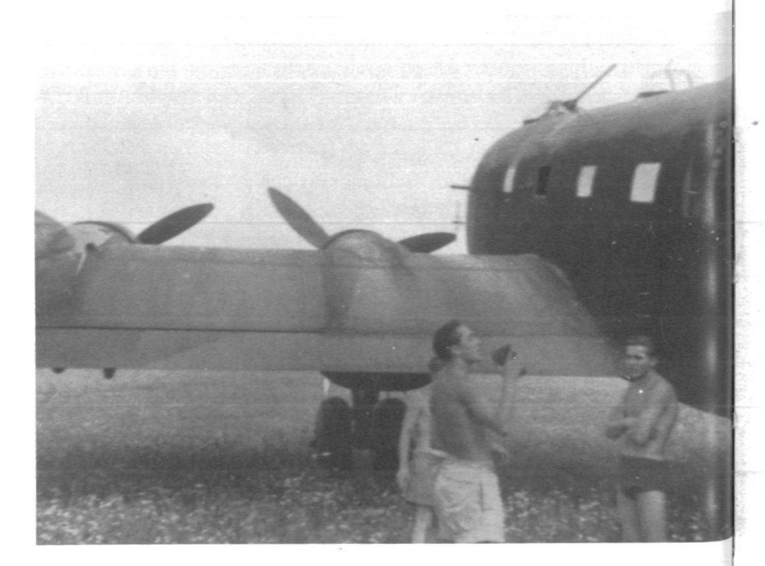
und ihre Flughafenbetriebskompanie mit entsprechenden Werfteinrichtungen.
Während dieses Aufenthalts konnte Oblt. Korn auch zwei Einweisungsflüge auf den Boeing B 17 A3+CB und FB machen.
Die nächsten Einsätze gingen von Udetfeld aus, einem Flugplatz in Ostoberschlesien, wohin Korn das Flugzeug am 26. August überführt hatte. Das am darauffolgenden Tag angesetzte Unternehmen mit dem Tarnnamen „1. Mob.tag", das Absetzen von zwölf schwerbewaffneten Agenten in sowjetischen Uniformen bei Tschernigow, mußte wegen starker Flakabwehr am Ziel abgebrochen werden, ohne den Auftrag erfüllt zu haben.
Bevor es noch einmal versucht werden konnte, fand das mit gutem Erfolg abgeschlossene Unternehmen „Wolf" am 31. August statt. Die Ladung, zehn bewaffnete Agenten, wurden bei Toropez, etwa 200 km nördlich von Smolensk, abgesetzt. Dabei war es gelungen, durch Schießen feindlicher E.S.Munition die Einstellung des Flakabwehrfeuers zu erreichen.
Dieser Trick funktionierte auch beim 2. Versuch am 3./4. September, den „1.Mob.tag" endlich durchzuführen. Mit einem 2. Teil

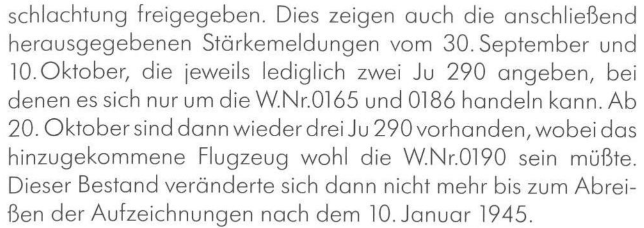
Hauptmann Kohmann (Mitte) bei seiner Ankunft in Medias (Rumänien) am 23. Juli 1944. Rechts Oberleutnant Fitting. ▷△

Eine Ju 290 A-7, wahrscheinlich die W.Nr.0181, 9V+GK, bei der 1.KG.200 im Juli 1943 in Medias (Rumänien). Obwohl für die von dort ausgehenden Einsätze nicht mehr erforderlich, ist das FuG 200 immer noch eingebaut. ▷

Während die Oberseiten des Flugzeugs noch den Sichtschutzanstrich vom Atlantik tragen, sind die Unterseiten und die Rumpfseitenwände dunkelgrau oder sogar schwarz gespritzt. ▷▽

in der darauffolgenden Nacht konnte dann das ganze Unternehmen als erfolgreich abgeschlossen gemeldet werden. Bei diesem 2. Einsatz zum gleichen Zweck sorgte eine große Menge an Sprengstoff, welche den Agenten mitgegeben wurde, für ein wenig behagliches Gefühl bei der Flugzeugbesatzung, umso mehr, als sie unterwegs auch noch eine starke Gewitterfront zu durchqueren hatten.
Mit der Überführung der 9V+FH am 8. September von Udetfeld nach Finsterwalde endete auch für Oblt. Korn seine Zeit beim KG.200. Er wurde als Einflieger für Ar 234 zur Firma Arado nach Alt-Lönnewitz versetzt, wo er seine neue Tätigkeit allerdings erst am 8. November aufnahm. Sein bisheriges Flugzeug blieb aber bei der Staffel und wurde von Hptm. Sachtleben und dessen Besatzung übernommen.
Wenig später schied auch noch die W.Nr.0183 endgültig aus. Das Flugzeug, das sich längere Zeit zur Reparatur bei der Lufthansa-Werft in Travemünde befunden hatte, wurde aus unbekanntem Grund durch die Anweisung des Chefs TLR (B2) am 20. September 1944 zusammen mit der BV 222 C-11 zur Aus-

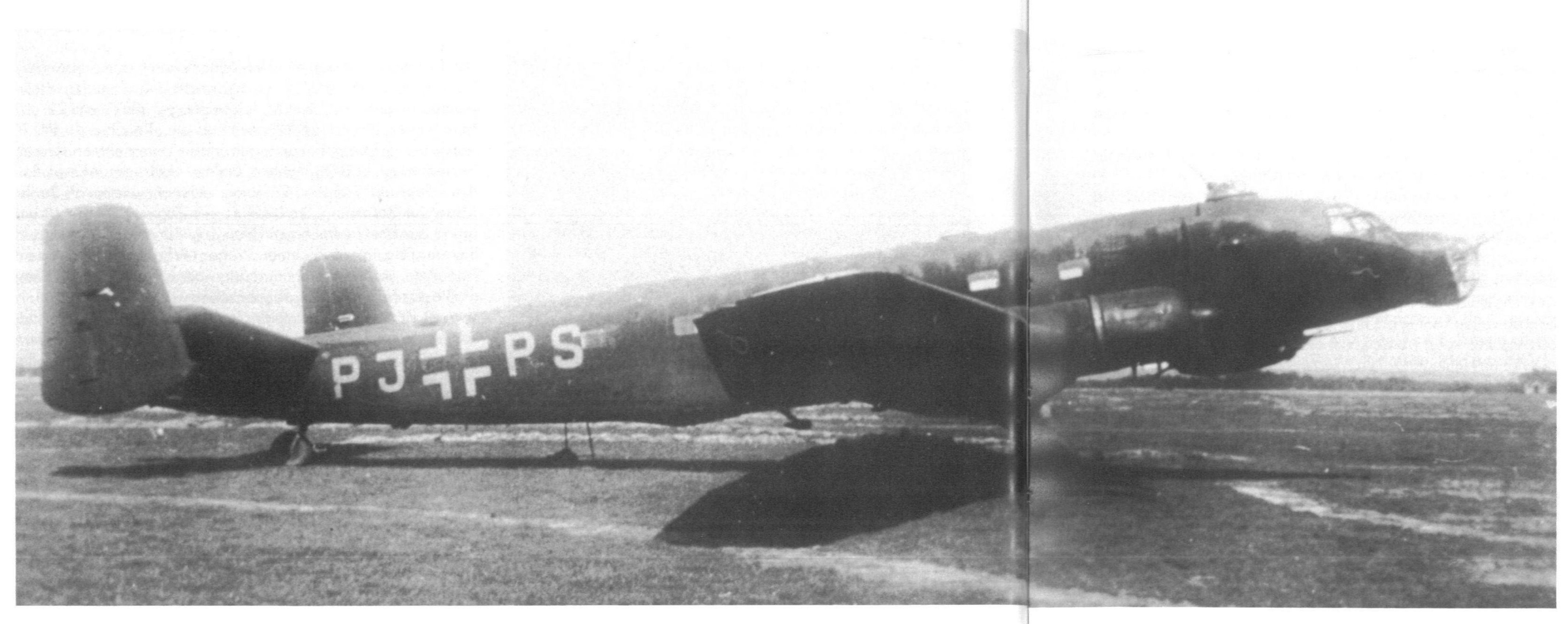




schlachtung freigegeben. Dies zeigen auch die anschließend herausgegebenen Stärkemeldungen vom 30. September und 10. Oktober, die jeweils lediglich zwei Ju 290 angeben, bei denen es sich nur um die W.Nr.0165 und 0186 handeln kann. Ab 20. Oktober sind dann wieder drei Ju 290 vorhanden, wobei das hinzugekommene Flugzeug wohl die W.Nr.0190 sein müßte. Dieser Bestand veränderte sich dann nicht mehr bis zum Abreißen der Aufzeichnungen nach dem 10. Januar 1945.
Die beiden Flugzeuge, die bereits im Juli zum KG.200 gegangen sind, scheinen dort aber weiterhin mit ihren Kennzeichen geflogen zu sein und müssen somit nur als abkommandiert angesehen werden, bis sie dann möglicherweise im Oktober übernommen wurden. Dazu paßt eine Eintragung im Soldbuch von Oblt. Adalbert Frhr. von Pechmann, dem Beobachter der Besatzung Sachtleben, welche seine Zugehörigkeit zur FAGr.5 bis zum 11. Oktober bestätigt. Auch der Wechsel der Flugzeugkennzeichen von 9V zu A3 geschah bei den beiden Flugzeugen erst in diesem Monat.
Über das weitere Schicksal des Flugzeugs A3+PB (wahrscheinlich W.Nr.0190) ist nicht viel bekannt. Beteiligt muß es gewesen sein an dem weiter unten behandelten Rhodosflug von Hptm. Braun. Danach erscheint es nur noch in einer Schadensmeldung vom Februar 1945, welche sein weiteres Vorhandensein beim KG.200 bestätigt. Es ist jedoch offensichtlich nicht viel später an einem nicht bekannten Ort, möglicherweise in Hildesheim, das Opfer von Tieffliegern geworden, wie ein Photo beweist.
Verwendung und Verbleib der übrigen beiden Maschinen, der W.Nr.0165 und 0186, können aber genau verfolgt werden.
Was die W.Nr.0186 (KR+LQ, dann 9V+FH und schließlich A3+OB) angeht, hilft uns der Umstand, daß dieses Flugzeug fast ausschließlich nur von zwei Flugzeugführern geflogen worden ist, deren Flugbücher lückenlos vorhanden sind. Das war zunächst Oblt. Korn (vom 29. Mai bis zum 8. September 1944) und dann anschließend Hptm. Sachtleben (bis 5. Mai 1945).
Dessen erster Auftrag führte am 4. Oktober 1944 mit dem noch immer als 9V+FH fliegenden Flugzeug von Finsterwalde über Wien-Parsdorf und Belgrad-Semlin nach Athen-Kalamaki, wo die Maschine am nächsten Morgen um 5.21 Uhr landete. Probleme mit der Funkanlage, die dort nicht behoben werden konnten, aber möglicherweise auch die Nachricht von der Landung britischer Truppen auf dem griechischen Festland bewogen den Flugzeugführer, wieder einen Tag später nach Saloniki auszuweichen.
Dort überstand die Ju 290 unversehrt einen feindlichen Tieffliegerangriff, bei dem u.a. die in der Nähe stehende Pi 108 G6+FY „General" der 14./TG.4 zerstört wurde (siehe Kapitel „Im Süden und Osten").
So konnte das neuerliche Unternehmen „Parzival" am 7. Oktober um 17.38 Uhr beginnen, bei dem mehrere arabische Agenten mit einer größeren Menge Sprengstoff wie beim erstenmal in Algerien abzusetzen waren. Auf dem Hinweg über Libyen geriet das Flugzeug in einen Sandsturm, der für die Motoren das Schlimmste befürchten ließ, gleichzeitig aber auch die Navigation ins Wanken brachte. Als man heraus war und das Zielgebiet zu erkennen glaubte, wurde die menschliche Fracht mit ihrem „Handwerkszeug" abgesetzt. Über Saloniki und Wien-Aspern ging es zurück nach Finow, wohin die I./KG.200 inzwischen verlegt hatte.
Vom 29. Oktober an wurde der Flugplatz Wormditt in Ostpreußen neuer Standort der Maschine, von wo aus Hptm. Sachtleben mit seinem 2. Flugzeugführer Oberfeldwebel Kreutzmann im darauffolgenden Monat mehrere, nicht genauer beschriebene Feindflüge machte, jetzt aber schon mit dem Kennzeichen A3+OB.
Am 14. Dezember gab es einen neuerlichen Einsatz unter dem Tarnnamen „1. Mobtag", der in Wormditt begann und in Heiligenbeil endete. Am 20.d.M. folgte „Kluger Wolf", am 22. „Libanon I und II" und am 22. nochmals ein „1. Mobtag". „Pik 7" wurde am 29. Dezember geflogen und ein Unternehmen, dessen Bezeichnung „LZ 3781" lautete, bildete vorerst den Abschluß.
Am 3. Februar 1945 stieß Oblt. von Pechmann wieder als Beobachter zur Besatzung, um bereits einen Tag später von Hexengrund aus am Unternehmen „Narwa I, II und IV" mit über acht Stunden Flugzeit teilzunehmen. Wegen Nebel im Zielgebiet, dem Peipussee, wo einige Finnen hätten abgesetzt werden sollen, mußte der Flug erfolglos abgebrochen werden.
Vom 18. Februar an gehörte das Flugzeug zu den Befliegern der sogenannten „Rennstrecke". Seit Mitte Oktober 1944 war von der I./KG.200 eine im Bereich der Heeresgruppe Mitte überrollte und versprengte deutsche Kampfgruppe unter Führung des OberstLt. Scherhorn aus der Luft vorwiegend durch He 111 der 2./KG.200 versorgt worden. Funktrupps, Ärzte und Verbindungsoffiziere waren in der Gegend von Minsk abgesetzt worden und für die Truppe all das, was sie benötigte, um sich im Fußmarsch zu den immer weiter nach Westen zurückweichenden deutschen Linien durchzuschlagen.
Für diesen Zweck waren außerdem von der 14./TG.4 vier Ar 232 abgestellt worden, die bei der Kampfgruppe hätten landen sollen, um Schwerverwundete auszufliegen. Zu Landungen kam es aber nicht. Auch sie warfen ihre Versorgungsgüter lediglich ab. Flugbucheintragungen belegen jedenfalls für die Flugzeuge G6+UY, XY und YY deren Einsatz auf der „Rennstrecke". Das vierte Flugzeug, eine Ar 232 A, G6+WY (W.Nr.10008), war bereits in der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember in Großschiemanen verloren gegangen, als es bei der Landung in eine dort abgestellte Ju 88 hineinrollte. Etwa bis Ende Februar 1945 behielten die Arados ihre G6-Kennzeichen, um dann als A3+QB, RB und SB weiterzufliegen. Sie waren demnach nach den beiden Ju 290

Das ausgebrannte Rumpfstück wurde bisher in Veröffentlichungen von einem erbeuteten Liberator stammend bezeichnet. Es sind in Wirklichkeit die Überreste der Ju 290, W.Nr.0190, 9V+MK, zuletzt als A3+PB bei der 1./KG.200, die in den letzten Kriegswochen durch Tiefflieger zerstört worden ist.





Δ *Mit dem falschen J (statt I) im Stammkennzeichen ist das Flugzeug W.Nr.0165 im Mai 1945 von der Besatzung den Amerikanern übergeben worden. Für die Einsätze beim KG.200 hat man offensichtlich auf den B_2-Stand verzichtet.*

(A3+OB und PB) wohl die letzten Neuzugänge bei der 1./KG.200. Während die SB mit dem Flugzeugführer Oberfeldwebel Max Limbrecht am 25. April durch einen Nachtjäger abgeschossen wurde, wobei die Besatzung aber überlebte, flog die A3+RB bis Kriegsende und gehörte dann zu den Flugzeugen, die nach dem Kriege nach England verbracht wurden. Auch hier ist eine Literaturangabe richtigzustellen. Nicht der dort angegebene Feldwebel Ernst Funk hat das Flugzeug nach England überführt, sondern eine englische Besatzung, die Funk vorher eingewiesen hatte.

Hptm. Sachtleben hatte bei seinem ersten „Rennstrecke"-Einsatz auch einen Meteorologen an Bord, den von der Westa 5 zur 2./KG.200 versetzten Regierungsrat a.Kr. Gerhard Barthel. Er konnte aber nichts daran ändern, daß die Maschine wegen schlechten Wetters ihr Ziel verfehlte und unverrichteter Dinge nach 8 Std. 13 Min. wieder in Hexengrund landete. Am selben Tag noch ging es weiter nach Stolp-Reitz, von wo aus die 2./KG.200 nach dem Rückzug aus Ostpreußen ihre Einsätze flog. Der Platz, für Ju 290 ohnehin ungeeignet, mußte am 6. März vor den heranrückenden Sowjets geräumt werden. Die A3+OB landete nach einem Zwischenaufenthalt in Hexengrund am 11. März, von einem erneuten Frontflug kommend, in Tutow-Süd, dem neuen Liegeplatz der 2. Staffel.

Am 18. März ging es nach Rechlin-Lärz, wo die für das Unternehmen „Eisenhammer" zusammengezogenen Ju 290 der FAGr.5 warteten. Am selben Tag, dann noch einmal einen Tag später und schließlich zum letztenmal am 17. April wurde die „Rennstrecke" beflogen. Bei diesem Flug soll auch angeblich das dem inzwischen zum Oberst beförderten Heinrich Scherhorn verliehene Ritterkreuz abgeworfen worden sein. Erst lange nach dem Ende des Krieges stellte sich heraus, daß dieser Heeresoffizier schon im Juli 1944 (!) in sowjetische Gefangenschaft geraten war und daß seine Kampfgruppe, für deren Versorgung unter großen Opfern so viel Mühe aufgewendet worden war, nur in einem — leider — erfolgreichen Funkspiel der Sowjets bestanden hatte…

Am 28. April flog die A3+OB von Tutow nach Bug auf Rügen, von wo sie bei der Räumung des Platzes am 2. Mai Flüchtlinge und Kameraden der bis dahin dort stationierten Seestaffel (3./KG.200) mit nach Flensburg-Weiche nahm.

Das weitere Schicksal des Flugzeugs und schließlich sein Ende unter britischen Hoheitsabzeichen in England wurde bereits behandelt.

Bei dem anderen Flugzeug, der A3+HB, lohnt sich eine nähere Betrachtung, weil die Literatur auch darüber etliche Irrtümer enthält. Es fängt schon damit an, daß die Maschine, von der bereits viele Aufnahmen mit einem ganz und gar unvorschriftsmäßig aufgemalten Stammkennzeichen PJ+PS veröffentlicht worden sind, als „A-7" bezeichnet und ihr die W.Nr.0196 „zugesprochen" wird. Nichts von all dem ist richtig. Das Flugzeug, dessen wirkliche W.Nr.0165 ist, trug bei seinem Erstflug (8. September 1943) und noch lange danach das korrekte Stammkennzeichen PI+PS, wie aus den Flugbüchern des Einfliegers, Flugkapt. Dautzenberg[97], und von Hptm. Braun[159] hervorgeht. Die W.Nr. zeigt aber auch, daß es sich um eine Maschine der Ausführung A-4 handelt und zwar um die erste von insgesamt fünf davon gebauten.

Hier wird jeder Leser sofort entgegenhalten, daß die Bilder doch das typische Merkmal der Baureihe A-7 aufweisen, die angesetzte Bugkanzel. Das stimmt zwar, ändert aber nichts an der Tatsache, daß dies nur eine nachträglich durchgeführte Änderung an diesem einen Musterflugzeug war, das deswegen die Bezeichnung Ju 290 V7 erhielt. Die (abschraubbare) Glaskanzel konnte übrigens schnell wieder durch die normale Bugkappe ersetzt werden.

Ein erhalten gebliebenes Besprechungsprotokoll der Fa. Junkers vom 2. September 1943[126] liefert die Erklärung. Es ging dabei um den Mustereinbau des FuG 203e, das zur Fernsteuerung der Gleitbomben Hs 293, Hs 294 oder FX dienen sollte. Ab der Baureihe A-5 sollten die Ju 290 an drei Aufhängungen ETC 2000 (eine unter dem Rumpf, je eine unter den Außenmotorgondeln) drei der genannten Flugkörper mitführen können. Zur Ermittlung der dafür günstigsten Antennenanordnung wurde die W.Nr.0164 (PI+PR) nach Peenemünde geschickt, während der Mustereinbau der Bugkanzel und alle mit dem Lenkwaffeneinbau zusammenhängenden Änderungen an der W.Nr.0165 durchgeführt werden sollten. Die Attrappe der Kanzel war zwar noch bei Junkers gebaut worden, die Umbauarbeiten an der Maschine selbst aber wurden seltsamerweise der Firma Dornier übertragen, die allerdings gleiche Arbeiten auch schon an Fw 200 durchgeführt hatte.

Der entsprechende Absatz im Protokoll lautet: „Die Ju 290 A-4, W.Nr.0165, wird sofort nach ihrer Fertigstellung (ca. 15. 9.) zum Mustereinbau der FuG 203-Anlage zur Fa. Dornier nach Friedrichshafen überführt. Die Fa. DWF stellt mit dieser Maschine einen Mustereinbau dar, anhand dessen die Fertigungsteile für 16 Maschinen (W.Nr.0165 bis 0180) bereitgestellt werden."

Das Flugzeug PI+PS war dann aber schon am 8. September 1943 fertig, wurde von Flugkapt. Dautzenberg noch am selben Tag eingeflogen und nach Behebung einiger Beanstandungen am 15. d. M. von der Bauaufsicht abgenommen[97]. Statt unmittelbar darauf auch wirklich zur Firma Dornier überführt zu werden, blieb es noch bis zum 22. d. M. in Dessau, um dann von Flugkapt. Wilhelm Zimmermann zunächst nach Prag-Rusin und anschließend nach Prag-Letany gebracht zu werden. Der Grund dafür ist nicht bekannt, doch kann vermutet werden, daß bereits dort bei der für Junkers arbeitenden Firma Letov die Glaskanzel angebaut worden ist. Erst am 24. November (!), also volle zwei Monate später, überführte es dann Flugkapt. Rupprecht Wendel von Rusin nach Friedrichshafen[27]. Der Einbau der Kehlanlage selbst scheint sich bei Dornier ebenfalls übermäßig lange hingezogen zu haben. Erst am 8. April 1944 (!) konnte Flugkapt. Konrad Beyer die Maschine aus Friedrichshafen abholen und nach Dessau überführen[140], wo sich nochmals eine Erprobung bis zum 21. d. M. anschloß.

Wo das Flugzeug in der Folgezeit war, konnte leider bisher nicht festgestellt werden. Es scheint aber, zumindest am Ende dieser

Die Ju 188 D-2, F6+DM, der 4.(F)/AGr.122, mit der Pierre Laval und Frau nach Spanien geflogen wurden und die ihn nach drei Monaten, am 1. August 1945, wieder zurückbringen mußte. Hier nach der Landung in Linz-Hörsching, wo er den Franzosen ausgeliefert wurde. ∇



Zeitspanne, zur Kehl-Erprobung bei der dafür zuständigen E-Stelle Karlshagen (Peenemünde) gewesen zu sein.
Erst drei Monate später, am 6. Juli 1944, taucht das Flugzeug in einem Flugbuch wieder auf. Hptm. Braun, der seit dem 2. Mai von der E-Stelle Rechlin zum KG.200 abkommandiert und als Staffelkapitän der 1. Staffel eingesetzt war, holte es an diesem Tag aus Karlshagen ab und brachte es nach Finsterwalde[159], wobei die Maschine immer noch ihr (richtiges) Stammkennzeichen PI+PS trug. Erst vom 14. August an wurde daraus das Verbandskennzeichen des KG.200, nämlich A3+HB.
Vom 15. bis zum 18. August schlossen sich noch Aufenthalte bei den E-Stellen Werneuchen und Rechlin an. Von diesem Tag an bis zum 2. Oktober scheint in Finsterwalde an dem Flugzeug gearbeitet worden zu sein, weil es erst unter diesem Datum mit einem Werkstattflug wieder im Flugbuch auftaucht[159].
In der Nacht vom 8. auf den 9. Oktober flogen Hptm. Braun und seine Besatzung mit der A3+HB den ersten Feindflug mit fast fünf Stunden Dauer. Er begann und endete auf dem Flugplatz Udetfeld (Oberschlesien) und diente, nach der Bemerkung im Flugbuch, der Aufklärung ostwärts von Shitomir, wobei vermutlich auch damit lediglich das Absetzen von Agenten umschrieben ist.
Am 21. und 24. November taucht im Flugbuch Braun eine Ju 290 auf, deren Kennzeichen A3+PB auf einen Neuzugang hinweist. Es kann sich dabei eigentlich nur um die W.Nr.0190 gehandelt haben, die erst kurz vorher nach Finow gekommen sein muß. Er machte an diesen beiden Tagen damit Werkstattflüge und überführte das Flugzeug zwei Tage später nach Wiener-Neustadt.
Dort übernahm er wieder seine eigene, wohl von irgendeinem anderen Flugzeugführer überführte A3+HB, um zusammen mit seiner Besatzung damit den nächsten, wesentlich spektakuläreren Auftrag auszuführen. Der Zweck war diesmal laut Flugbuch „Aufklärung im Raum Mossul (Irak)", was aber ebenfalls das Absetzen von Agenten bedeutete. Der Start dazu erfolgte am 27. November 1944 in Wiener-Neustadt, die Landung nach Erfüllung des Auftrags und nach fast 13 Stunden Flugzeit am 28. November um 5.20 Uhr in Gadurra auf Rhodos. Da auf Rhodos kein Kraftstoff für den Rückflug mehr vorhanden war, hatte eine zweite Ju 290, wohl die A3+PB, die benötigte Menge erst herbeischaffen müssen.
Die Ankunft der beiden Ju 290 war den Engländern dank eigener Luftaufklärung, aber wahrscheinlich auch aufgrund von Agentenmeldungen, nicht unbekannt geblieben. Sie waren bei ihren Vermutungen über den Zweck des Aufenthalts der Wahrheit auch ziemlich nahe gekommen. Dennoch ist es erstaunlich, daß die RAF keinen Versuch unternahm, die Flugzeuge zu vernichten.
Beide Flugzeuge sollten dann in der Nacht vom 28. auf den 29. November gemeinsam zurückfliegen. Hptm. Braun, der als erster um 1.40 gestartet war, mußte unmittelbar danach feststellen, daß das Fahrwerk nicht einzufahren ging. Er flog daher lediglich eine größere Platzrunde und landete nach 15 Minuten wieder in Gadurra, bei der Dunkelheit und dem hohen Gewicht des Flugzeugs eine hervorragende fliegerische Leistung. Das nach ihm gestartete Flugzeug hatte wegen der befohlenen absoluten Funkstille von diesen Vorgängen nichts mitbekommen. Da bei seiner Landung in Wiener-Neustadt die Maschine von Hptm. Braun weder schon da war noch innerhalb der folgenden Stunden auftauchte, mußte sie als vermißt betrachtet werden.
Zur Behebung der Störung benötigte die Besatzung Braun auf Rhodos rund 16 Stunden. Nach einem kurzen Werkstattflug gegen Abend des 29. kehrte das Flugzeug in der Nacht vom 30. November auf den 1. Dezember unter Mitnahme von 32 Verwundeten und Kranken sowie 185 kg Feldpost von Rhodos nach Wiener-Neustadt zurück[159]. Da man dort nicht mehr mit seiner Rückkehr gerechnet hatte, wurde es im Landeanflug prompt von der zum Schutz des Flugplatzes vorhandenen Flak beschossen, glücklicherweise ohne größeren „Erfolg". Noch am selben Tag war die Maschine wieder in Finow.
In der Folgezeit sind nur wenige Flüge damit vermerkt, darunter mehrere Werkstattflüge in Finow und Köthen.
Am 17. Februar sollte die Ju 290 nochmals mit der Insel Rhodos in Verbindung gebracht werden. Die Seekriegsleitung wollte durch Flugzeuge dieses Musters Kleinkampfmittel, sogenannte Ein-Mann-Unterseeboote, dorthin bringen lassen, um damit den alliierten Schiffsverkehr im östlichen Mittelmeer zu stören. Verwirklicht wurde die Absicht aber nicht mehr.
Ebenso wenig konnte die Insel Rhodos mit dringend benötigten 60 t Mehl versorgt werden, die die Ju 290 von Agram (Zagreb) aus hätten hinfliegen sollen. Wegen der dafür benötigten, aber nicht vorhandenen Kraftstoffmenge, aber auch wegen der geplanten „Unternehmen Eisenhammer" und „Gertraud" mußte auch dieser Plan fallengelassen werden.
Erst zwischen dem 22. Februar 1945 und dem 18. April folgten wieder Einsatzflüge der A3+HB, wie mehrere Aufklärungsflüge über dem ganzen Balkanraum sowie einige Transporteinsätze im selben Gebiet. Auch der bereits erwähnte Flug nach Rechlin zur Beteiligung am „Unternehmen Eisenhammer" fällt in diese Zeit. Geflogen wurde meist von Wiener-Neustadt aus, doch auch von den Plätzen Raffelding und Hörsching. Dort endete auch der vorerst letzte Flug am 18. April.
Am 30. April erhielt Hptm. Braun von der Führungsabteilung der Luftflotte 6 den Befehl zu einem weiteren, streng geheim durchzuführenden Flug. Der Maj. i. Gen.stab Joachim Bellmann, Ic (Abwehr)-Offizier der Luftflotte 6, eröffnete ihm, daß er „mit seinem Flugzeug **PJ+PS** sobald wie möglich, bei nächst geeigneter Wetterlage, eine vom Oberbefehlshaber West bestimmte Personengruppe nach Barcelona zu bringen hätte"[251]. Falls nach der Landung ein Rückflug nicht möglich wäre und die Besatzung als Soldaten interniert würden, hatte Hptm. Braun den Auftrag, sich beim deutschen Luftwaffenattaché in Madrid zu melden und diesem das Flugzeug zum Verkauf an die Spanier zur Verfügung zu stellen. Daneben wurden er und die Besatzung auf strengste Verschwiegenheit in allen militärischen Angelegenheiten und insbesondere in Bezug auf diesen Sonderauftrag verpflichtet.
In einer zusätzlichen Aktennotiz vom selben Tag, ebenfalls unterzeichnet von Maj. Bellmann, wurde außerdem festgelegt, daß bei der dafür einzusetzenden „aufgerüsteten Ju 290 des KG.200 von einem Umspritzen sowie irgendeiner Tarnung abzusehen sei und daß die Besatzung in Uniform wie zum Feindflug zu fliegen habe"[252].
Offensichtlich hatte sich jemand von der Besatzung aber nicht an die Anordnung gehalten und in Hörsching das als zu verräterisch angesehene A3+HB für diesen Flug durch das weniger aussagekräftige ursprüngliche Stammkennzeichen PI+PS ersetzt, wobei ihm allerdings der Fehler unterlief, das „I" in der im Deutschen häufig zu findenden falschen Schreibweise als „J" aufzuspritzen. Dazu wurde anstelle des üblichen Schwarz wohl eine gerade verfügbare helle, möglicherweise sogar weiße Farbe verwendet. Es drängt sich somit die Vermutung auf, daß sich der Plan, nach Spanien zu fliegen, wohl schon einige Tage vor dem 30. herumgesprochen haben dürfte. Anders wäre es nicht zu erklären, wie das noch dazu falsch geschriebene Stammkennzeichen sogar in Maj. Bellmanns Flugauftrag schon hatte gelangen können. Interessant ist aber, daß das Flugzeug in Hptm. Brauns Flugbuch[159] bis zum Ende stets nur als A3+HB eingetragen ist.

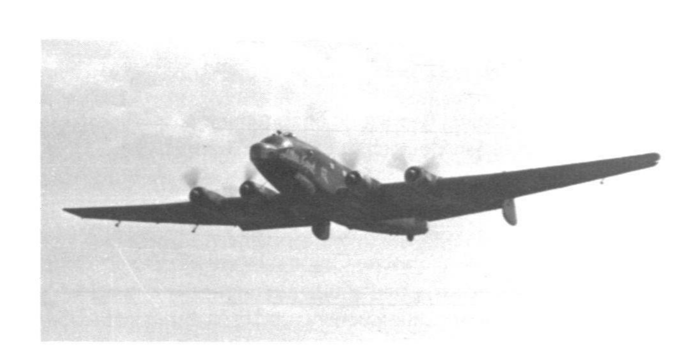
Bei der nach Spanien zu bringenden Personengruppe handelte es sich übrigens um die seit dem deutschen Rückzug aus Frankreich im Schloß Sigmaringen residierenden Mitglieder der französischen Exilregierung mit dem Ministerpräsidenten Pierre Laval an der Spitze.
Der Flug fand aber nicht statt, offensichtlich weil die Franzosen es nicht geschafft hatten, bis nach Hörsching (bei Linz) durchzukommen bzw. weil zumindest ein Teil von ihnen (Laval mit Frau und drei Begleitern) eine andere Transportmöglichkeit gefunden hatte. Sie waren auf Veranlassung des deutschen Botschafters in Italien, Dr. Rudolf Rahn, von Feldkirch/Vorarlberg nach Meran gebracht und dann von Bozen aus mit der Ju 188 D-2 F6+DM, W.Nr.230499, der 4.(F)/AGr.122 nach Spanien geflogen worden.
Deshalb trägt die oben erwähnte Aktennotiz auf dem unteren Rand einen mit Datum vom 3. Mai von Maj. Bellmann selbst handschriftlich angebrachten Vermerk, daß der Flug „nach Rücksprache mit O.B.West, Maj. i. G. Genzow, entfallen sei"[252].
Die von der Literatur bis vor kurzem immer wieder verbreitete Behauptung, der Flug habe stattgefunden, ist also falsch. Das in Spanien noch längere Zeit geflogene Flugzeug war, wie bereits früher dargelegt, das nach dem Fahrwerksbruch am 6. April 1945 in Barcelona in Spanien verbliebene Flugzeug D-AITR „Bayern" der DLH (W.Nr.0178) und nicht das von Hptm. Braun.
Der letzte Flug Hptm. Brauns und seiner Besatzung vor dem Zusammenbruch hatte noch von Hörsching nach Königgrätz in Böhmen geführt, wo er am 5. Mai gelandet war. Dort hielt sich zu dieser Zeit auch der nach der Absetzung Görings von Hitler zum neuen Oberbefehlshaber der Luftwaffe ernannte Generalfeldmarschall Ritter von Greim auf, um seine Beinverwundung auszukurieren, die er am 23. April, auf dem Weg zum Führerbunker, bei seinem Flug von Gatow zum Brandenburger Tor mit Hanna Reitsch auf einem Fieseler „Storch" erlitten hatte. Am letzten Tag des Krieges, am 8. Mai, konnte Braun dann noch rund 70 Personen, meist Wehrmachthelferinnen sowie Frauen und Kinder, von Königgrätz aus nach München-Riem in Sicherheit bringen. Um 10.07 Uhr landete er auf dem bereits in amerikanischer Hand befindlichen Platz. Das Flugzeug war sofort umstellt, so daß der Besatzung nichts anderes übrigblieb, als es zu übergeben. Für die Amerikaner war die Maschine wohl ein willkommener Fang, da sie offensichtlich die einzige Ju 290 war, die ihnen intakt in die Hände gefallen war.
Dieser Flug war zugleich der letzte, den eine Ju 290 unter deutscher Flagge ausgeführt hat.

Nach dem Krieg

Hptm. Braun und seiner Besatzung blieb zumindest zunächst das Schicksal der meisten deutschen Soldaten erspart, die Gefangenschaft. Schon am 10. Mai bekamen sie den Auftrag, das Flugzeug nach Roth bei Nürnberg zu überführen, natürlich unter Aufsicht, damit dem kostbaren Beutegut nichts geschieht.
In Roth hatte der amerikanische Colonel Harold E. Watson eine Sammelstelle für deutsche Beuteflugzeuge neuester Entwicklung eingerichtet, welche zur Untersuchung und Erprobung in die USA gebracht werden sollten. Watson hatte es sich nicht nehmen lassen, bei dem Flug nach Roth das Flugzeug bereits selbst zu fliegen, wobei er zumindest in den Begleitpapieren als 1. Flugzeugführer eingetragen ist, Hptm. Braun dagegen nur als Copilot.
Das Flugzeug, dem gleich nach seiner Ankunft in Roth das bekannte „Alles kaputt" aufgemalt worden war, anscheinend aber nur auf der Backbordseite, wurde nun einer gründlichen Inspektion unterzogen, wobei auch ein Motor gewechselt werden mußte. Dabei arbeiteten Deutsche und Amerikaner Hand in Hand. Im Gegensatz zu allen anderen für die USA bestimmten Maschinen, die auf einem im Hafen von Cherbourg liegenden Flugzeugträger die Reise nach drüben antreten sollten, war für die Ju 290 die Überführung auf dem Luftweg vorgesehen. Dazu erhielt das Flugzeug in Le Culot in Belgien anstelle einiger der deutschen Funkgeräte solche amerikanischer Herkunft, wie z. B. einen Radiokompaß, dessen eiförmig verkleidete Antenne unmittelbar hinter dem Führerraumdach vor dem B_1-Stand angebaut wurde.
Von dem Flugzeug sind schon viele Bilder veröffentlicht worden, die aber erkennbar aus drei verschiedenen Zeitspannen stammen. In Roth selbst aufgenommen wurden alle, welche noch das (falsche) Stammkennzeichen PJ+PS zeigen. Aus einer etwas späteren Zeit, fotografiert vermutlich in Paris-Orly, stammen diejenigen, auf welchen US-Kennzeichen und die Registriernummer 022 am Seitenleitwerk zu sehen sind und auf denen die bereits eingebaute amerikanische Funkausrüstung an der stromlinienförmig verkleideten Antenne des Funkkompasses zwischen

Die W.Nr.0165 mit amerikanischen Hoheitszeichen und der berühmten Aufschrift „Alles Kaputt", fertig zur Überführung in die USA. Hinter dem Schriftzug ist die Namensliste der amerikanischen Besatzung aufgemalt.



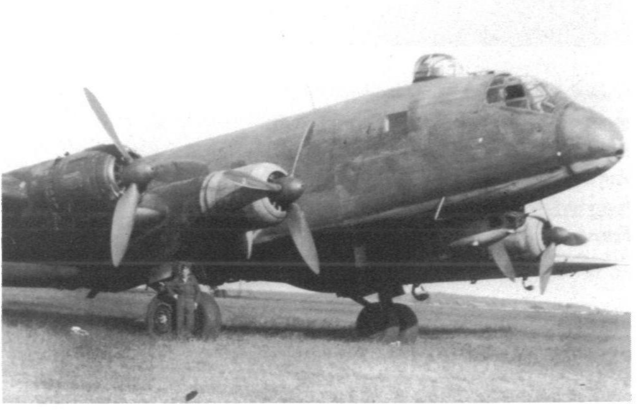


△ Abflug von Paris-Orly am 28. Juli 1945 in Richtung Azoren und Abschied von Europa.

Mit voller Ausrüstung steht die W.Nr.0165 in der Julihitze in Paris-Orly bereit zur Überführung. Die stromlinige Antenne des amerikanischen Funkkompasses vor dem B_1-Stand weist auf die inzwischen gewechselte Funkanlage hin.
Im Hintergrund rollt eine B-26 „Marauder". ▷

Führerraumdach und B_1-Stand zu erkennen ist. Dagegen stammen alle anderen, auf denen — neben der Bezeichnung FE 3400 auf den Seitenleitwerken — den Vorschriften nicht entsprechende Hakenkreuze und ebenso unvorschriftsmäßige (zu kleine) Balkenkreuze an Rumpf und Flächen zu sehen sind, von sehr viel später. Sie sind in den USA aufgenommen worden, vermutlich erst während oder gegen Ende der Erprobung.
Bis Juli wies Hptm. Braun, nun im Dienste Col. Watsons, amerikanische Flugzeugführer auf deutsche Flugzeuge ein und überführte zwischendurch immer wieder das eine oder andere von Deutschland nach Cherbourg, darunter eine He 219, eine Ju 88 G-6 und eine Ta 154. Diese Flugzeuge warten, zusammen mit anderen, auf demselben Weg nach USA gebrachten, wie z. B. die Ho 229 (Horten IX) z. Teil heute noch in den Lagerhallen des National Air & Space Museums auf ihre Restaurierung und anschließende Ausstellung. Nur eine Me 262 und eine Ar 234 sind inzwischen drüben, die Do 335 aber hier in Deutschland wiederhergestellt und im Washingtoner Museum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden.
Der letzte Flug, an dem Heinz Braun noch beteiligt war, fand dann am 9. Juli 1945 statt. Es war die Überführung „seiner" Ju 290 W.Nr.0165, auch nach Cherbourg, wobei aber bereits die gesamte für den Atlantikflug vorgesehene Besatzung mit Col. Watson selbst als 1. Flugzeugführer an Bord war. Am 28. Juli 1945 flog diese Crew die Maschine von Orly aus in 9 Stunden 10 Minuten auf die Azoren. Zwei Tage später folgte mit 12 Stunden 15 Minuten die nächste Etappe zu den Bermudas und schließlich wurde nach weiteren 6 Stunden 30 Minuten das vorläufige Ziel, Wright Patterson Airfield in den USA am 31. Juli erreicht. Endziel war dann Freeman im Staate Indiana[253]. Die Gesamtzeit für die Strecke betrug somit knapp 28 Stunden, eine für damals beachtliche Leistung.
Die Engländer hatten dagegen in ihrem Bereich nicht nur die bereits erwähnten drei Ju 290 in Flensburg vorgefunden, dazu als vierte offensichtlich die unbrauchbar gemachte W.Nr.0163 in Travemünde, sondern auch noch drei Ju 90, wie die Beutelisten zeigen. Daß eine davon die von der E-Stelle Tarnewitz verwendete und zum Schluß ebenfalls in Travemünde stehende W.Nr.0001 gewesen sein muß, dürfte feststehen. Als zweites und drittes Flugzeug kommen jedoch nur die V4 (W.Nr.4916, G6+BY) und die W.Nr.0005 (G6+CY) in Frage, die ehemalige zweite „Preussen", da es ja sonst — nachdem die W.Nr.0009 (J4+KH)





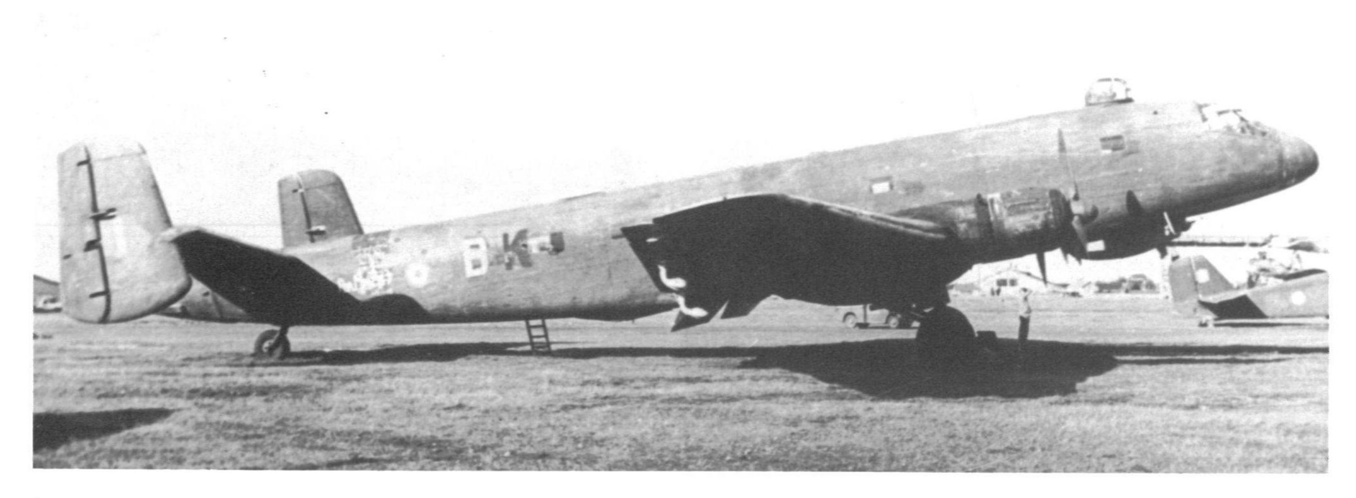


◁ *Kriegsende auf dem Flugplatz Flensburg-Weiche. Da nur eine einzige Ju 290 der Ausführung A-7 nach Norddeutschland gekommen ist, muß es sich bei der weiter hinten stehenden um die Maschine von Hauptmann Sachtleben handeln, die W.Nr. 0186, A3+OB, die dann wieder flugfähig gemacht und nach England gebracht worden ist.*

△△△ *Das Flugzeug von Hauptmann Braun, A3+HB, W.Nr.0165, mit der amerikanischen Beutebezeichnung FE 3400 unter dem rechten Flügel, während der Erprobung in den USA.*

△△ *Eine der drei von den Engländern bei Kriegsende erbeuteten Ju 290, die W.Nr.0157, 9V+BK, hier noch in Flensburg-Weiche.*

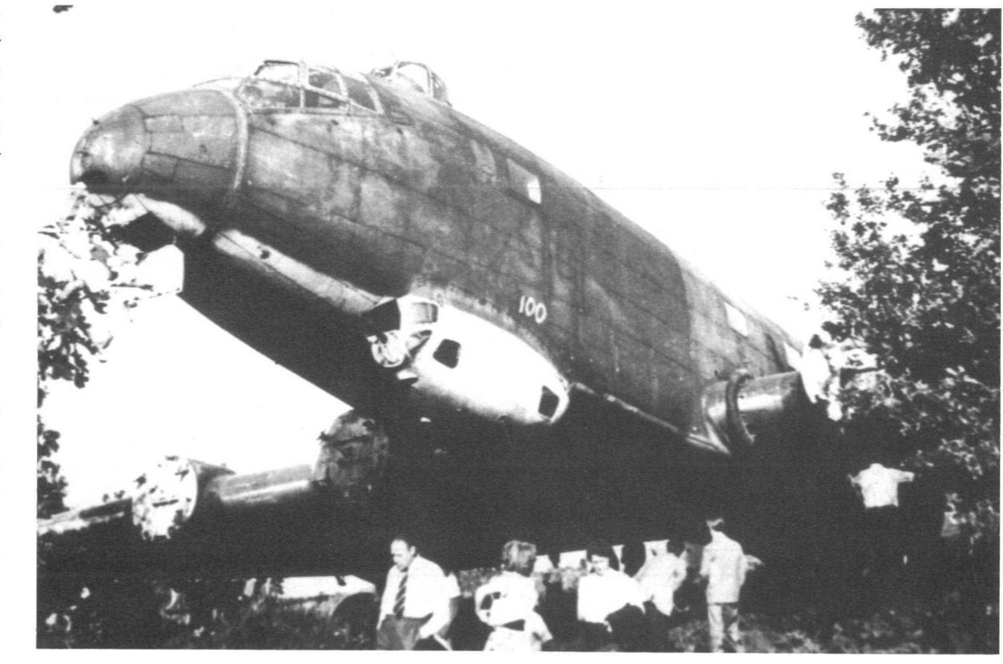
△ *Bis zur Ausstellung hatte die RAF mit dem Flugzeug noch Transporte von und nach Deutschland geflogen, dann wurde es am Flugplatz Farnborough abgestellt.*



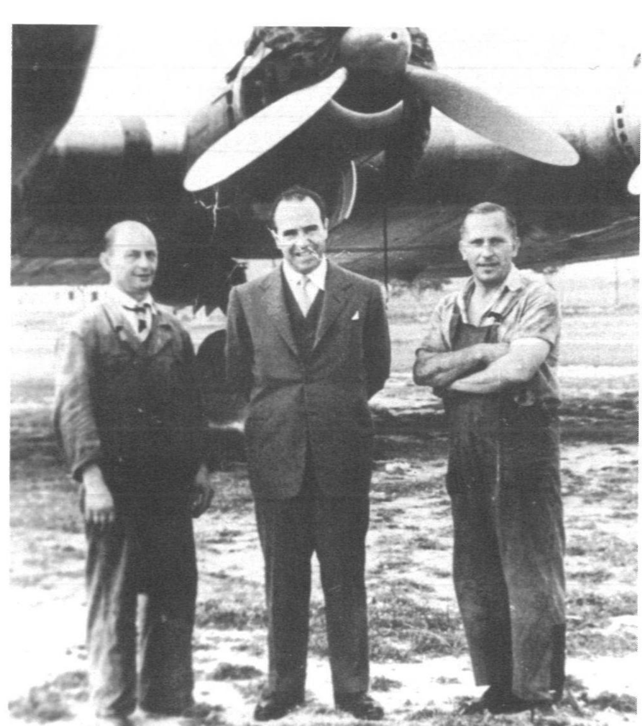
Δ Die schon recht mitgenommen wirkende W.Nr.0157 mit englischen Kennzeichen als Air.Min.57 bei der Ausstellung erbeuteter Flugzeuge in Farnborough im Oktober 1945.

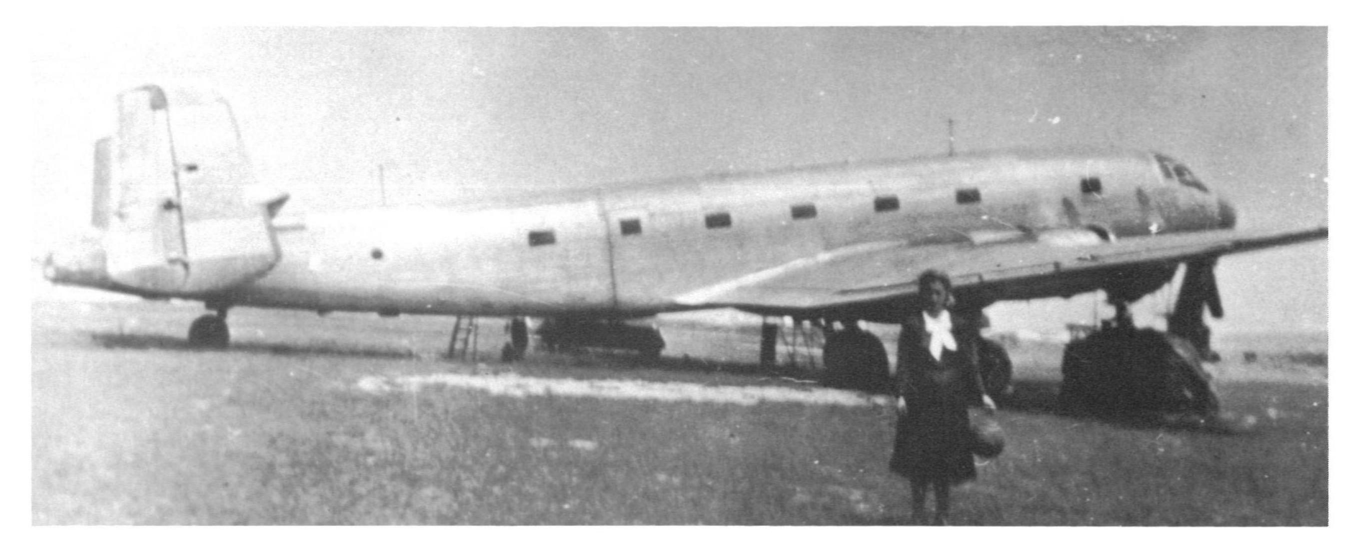
Den Souvenirjägern freigegeben, verkommt die W.Nr. 0157 am Flugplatzrand, bis sie schließlich verschrottet wird. ▷

Die beiden Betreuer der W.Nr.0178, Oberflugmaschinist Rebentrost (links) und der Technische Leiter Werner (rechts), zusammen mit dem neuen Eigentümer des Flugzeugs, Elorrieta. ▷▽



bereits im August 1944 als verloren gemeldet worden war — keine anderen Ju 90 mehr gab. Wie, warum und wann diese beiden Flugzeuge noch so spät in den Norden gebracht worden sind, ließ sich nicht klären. Möglicherweise war beabsichtigt, sie wieder bei der DLH einzusetzen, wozu es aber durch das Kriegsende nicht mehr kam. Alle drei Ju 90 müssen dann offensichtlich verschrottet worden sein, da an ihnen kein Interesse mehr bestand.
Anders war es mit den Ju 290. Zwei davon, die W.Nr.0157 (9V+BK, jetzt als A.M.57 bezeichnet) und die W.Nr.0186 (A3+OB, jetzt A.M.6) wurden bald nach Kriegsende von den Engländern mit deutscher Hilfe wieder flugklar gemacht. Dabei dienten die W.Nr.0171 ebenso wie die 0163 als Ersatzteillieferanten, die dann anschließend an Ort und Stelle verschrottet wurden.
Mitte Juni holten die Engländer Flugkapt. Theo Krist heran, um von ihm ihre Besatzungen auf die Flugzeuge einweisen zu lassen. Beide Maschinen wurden dann nach England gebracht und dort noch einige Zeit benutzt, unter anderem auch für Verbindungs- und Transportflüge zwischen Deutschland und England. Dokumentiert sind z.B. Flüge der A.M.6 (0186) am 2. Juli von Lübeck nach Warmingford und am nächsten Tag über Farnborough nach Schleswig. Am 13. kehrte sie nach Farnborough zurück, um anschließend am 17. nach Brize Norton zur dort stationierten No 6 M.U. (Maintenance Unit) überführt zu werden, wo das Flugzeug dann „für etwaigen späteren Gebrauch" abgestellt wurde. Da der Fall nicht eintrat, ist es wohl nicht viel später verschrottet worden.
Die A.M.57 (0157) scheint zunächst von der RAF für Transportflüge innerhalb Deutschlands verwendet worden zu sein. Ihr anscheinend letzter Flug führte am 21. September 1945 nach Farnborough, wo sie dann stehenblieb, um einen Monat später, im Oktober, bei der großen Ausstellung erbeuteter deutscher Flugzeuge gezeigt zu werden. Danach scheint sie, wie verschiedene Photos zeigen, noch längere Zeit am Rande des Flugplatzes herumgestanden zu haben, bis sie, wie fast alle anderen erbeuteten deutschen Flugzeuge, irgendwann abgewrackt wurde.
In Spanien war die Ju 290 W.Nr.0178 der Lufthansa nach ihrer



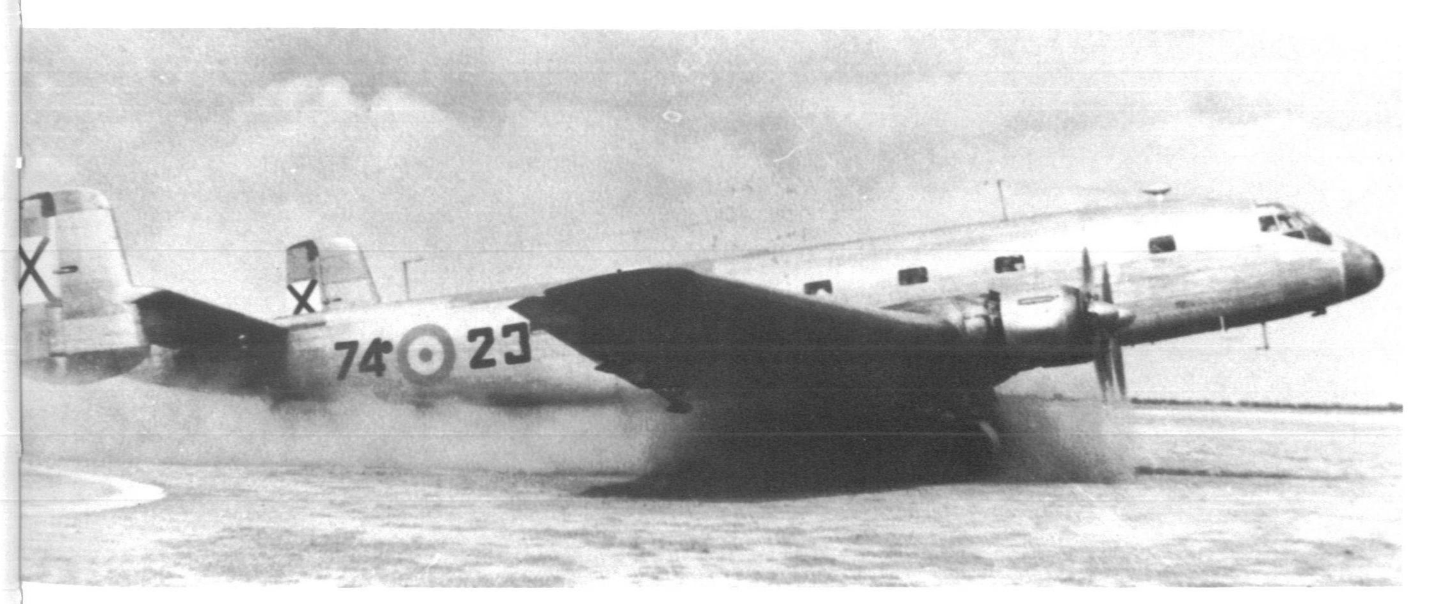


Δ Die jetzt wieder metallblanke W.Nr.0178 nach der im Jahr 1948 durchgeführten Grundüberholung, noch ohne ein Kennzeichen.

Die spanische „Escuela Superior de Vuelo" betrieb die ehemalige „Bayern" von April 1950 bis Juli 1956 mit gutem Erfolg. ▽



Mit einer spanischen Militärbesatzung und dem militärischen Kennzeichen „74 o 23" wirbelt das Flugzeug beim Start in Matacán einigen Staub auf. ▽



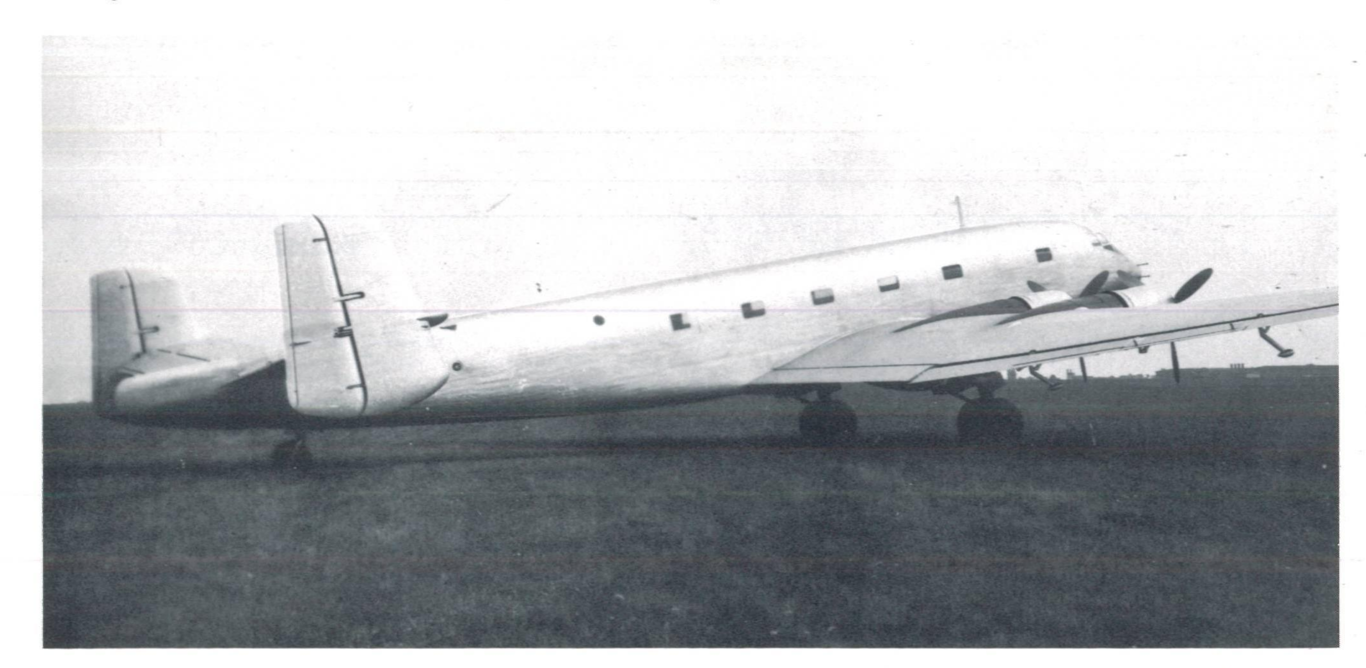


△ Der Rumpf der W.Nr.0212 bei Letov in der Endmontage. Links hinter den Doppelrädern des Fahrwerks die aus Holz bestehende und von einem Stahlrohrgerüst getragene Bughaube.

◁ Die Luftaufnahme der Flotte der Escuela Superior de Vuelo in Matacán erlaubt einen anschaulichen Größenvergleich der Ju 290 mit der B-25 rechts davon und den vielen T-6 dahinter.

letzten Landung von den Technikern der Firma gründlich überprüft worden. Die mit nur etwa 10-12% festgestellten Schäden wurden mit Hilfe von vorhandenen bzw. aus Deutschland von der Fw 200 D-ASHH am 12. April herangebrachten Ersatzteilen beseitigt, so daß das Flugzeug bald wieder lufttüchtig war. Die Kapitulation Deutschlands machte aber alle Pläne für eine Wiederinbetriebnahme zunichte. Hinzu kam, daß die spanische Regierung inzwischen mit Wirkung vom 21. April die Einstellung der Strecke K 22 verfügt hatte, so daß ein Rückflug sowieso nicht mehr möglich gewesen wäre.
Da von der Alliierten Kommission, welche die Verfügungsgewalt über das ehemalige Feindvermögen in Spanien beanspruchte, dazu nichts entschieden wurde, stand das Flugzeug bis September 1947 im Freien, wobei es aber bis zur Schließung der DLH-Dienststellen in Spanien (Februar 1946) von Fritz Werner, dem Technischen Leiter der DLH in Madrid und dem Oberflugmaschinisten Ernst Rebentrost laufend gewartet wurde.
Bei der im September 1947 stattfindenden Auktion kaufte es mit allen vorhandenen Ersatzteilen Heliodoro Elorrieta, ein Geschäftsmann aus Bilbao für den Betrag von 1,6 Millionen Peseten als Schrott. Ihn und seine hinzugekommenen Partner Elia Solaeta und Flugkapt. Teodosio Pombo, ein Iberia-Flugzeugführer, überzeugten Werner und Rebentrost, daß die Maschine trotz des langen Stehens mit verhältnismäßig wenig Aufwand wieder zur vollen Lufttüchtigkeit gebracht werden könnte. Dies geschah auch unter Mitwirkung der beiden ehemaligen DLH-Angehörigen. Im Dezember 1948 erhob sich die Ju 290 mit Pombo am Steuer nach 3¾ Jahren erstmals wieder vom Boden. Die Pläne, welche die neuen Besitzer aber im Auge hatten, wie Einsatz durch eine britische Chartergesellschaft bei der Luftbrücke Berlin (aus politischen Gründen abgelehnt) oder schneller Transport verderblicher Güter wie Südfrüchte nach Deutschland (Fehlen der zahlungskräftigen Kundschaft hierzulande) ließen sich nicht verwirklichen. Schließlich konnte die spanische Luftwaffe dazu bewegt werden, das Flugzeug am 29. April 1950, also fünf Jahre nach dem letzten DLH-Flug, zu übernehmen, wobei man Rebentrost zur weiteren Betreuung mit verpflichtete. Es wurde dann, versehen mit den rot-gelb-roten Kokarden am Rumpf und den schwarzen Andreaskreuzen auf weißem Grund auf den Seitenrudern, dem Kennzeichen „74-23" und einer Inneneinrichtung mit 50 Sitzen noch rund zwei Jahre lang von der „Escuela Superior de Vuelo" der „Academia General del Aire" in Matacán eingesetzt. Die Besatzungen, die damit flogen, lobten alle die guten Flugeigenschaften der Maschine und bedauerten sehr, daß sie wegen zunehmendem Mangel an Ersatzteilen und ständig steigender Unterhaltungskosten stillgelegt werden mußte. Nach einer nochmaligen Grundüberholung im Jahr 1953 mit Motorenaustausch und Einbau neuer Tragflächen-Kraftstoffbehälter, kam im Juli 1956 das endgültige Ende. Eine erneute Versteigerung, diesmal wirklich als Schrott, setzte den bedauerlichen Schlußpunkt.

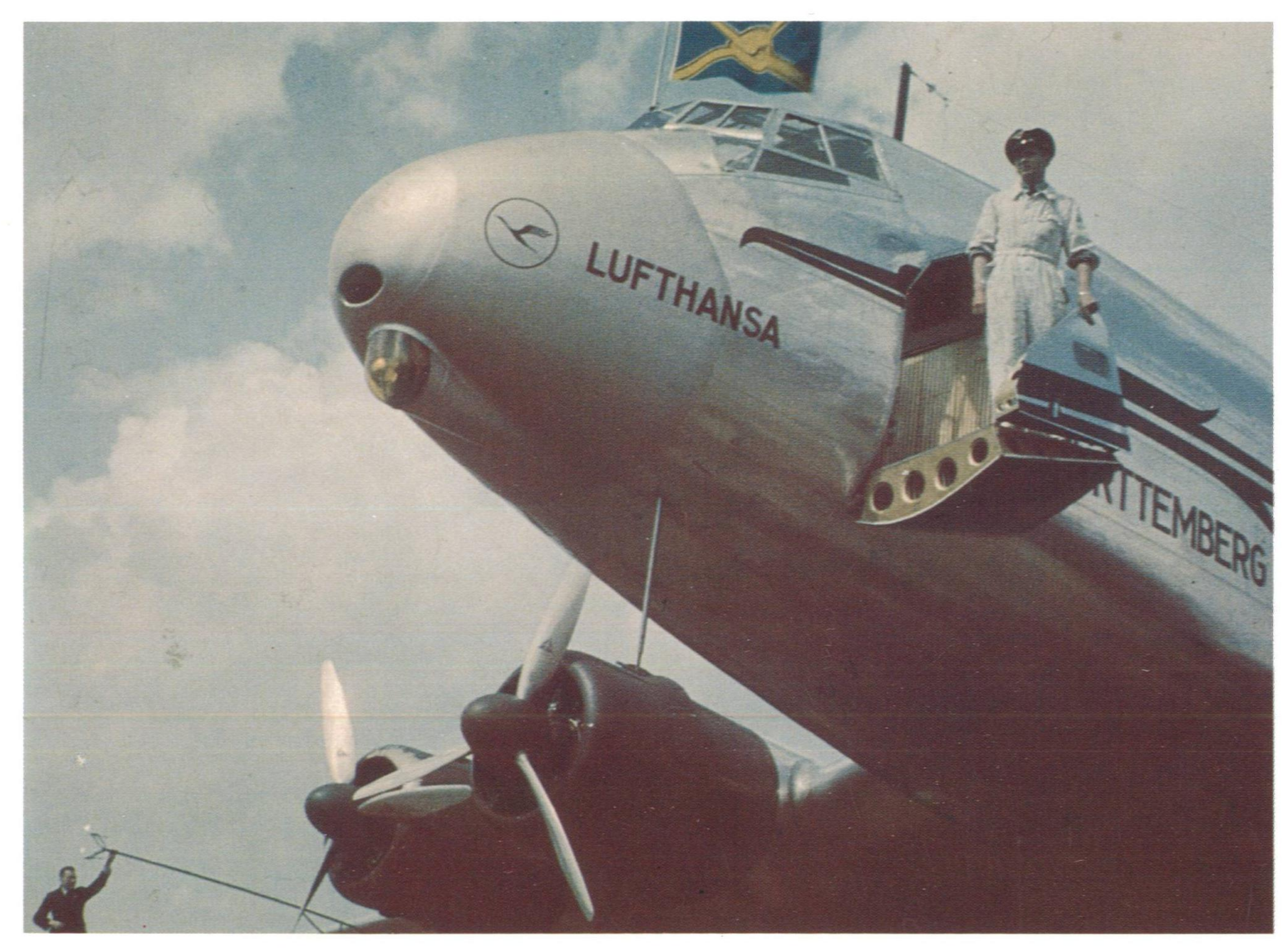
Die nach dem Krieg bei Letov in Prag aus verschiedenen Teilen neu gebaute Ju 290 mit dem Namen „Orel".



In der Tschechoslowakei wurde aus vorhandenen oder noch ausfindig gemachten Teilen, z. B. einem A-8-Rumpf mit der Werknummer 212, bei der Firma Letov eine Ju 290 mit der Bezeichnung „Orel" (Adler) zusammengebaut, die am 1. August 1946 in Prag-Letnany zum Erstflug startete. Vorgesehen war ihre Verwendung als Verkehrsflugzeug für 40-48 Fluggäste und sechs Mann Besatzung. Da es von der staatlichen Luftfahrtbehörde keine Zulassung erhielt, wurde es nach rund 43 Stunden Flugzeit, überwiegend für Versuchsflüge, abgestellt und schließlich verschrottet. Der Rumpf war noch einige Zeit beim Technischen Museum in Prag eingelagert, bis auch er — wegen Platzmangel — auf dem Schrottplatz landete. Bilder des Flugzeugs sind bereits vielfach veröffentlicht worden. Von seiner beeindruckenden Größe zeugte ein als einziges Bauteil erhalten gebliebenes komplettes Fahrwerksbein, das bei der Ausstellung des „Museums für Verkehr und Technik" im Hamburger Bahnhof in Berlin im Jahr 1991 gezeigt wurde.
Von den vier noch bei Junkers in Dessau gebauten Ju 290, die das Kriegsende überlebt hatten, blieb somit keine einzige erhalten. Sowohl die zwei in England, als auch die in den USA und schließlich noch die in Spanien als letzte bis 1952 geflogene Maschine dieses Musters wurden verschrottet.
Damit endete die Geschichte der großen Junkers-Flugzeuge. Ein Flugzeugentwurf, der für einen friedlichen, zivilen Luftverkehr allerbeste Chancen gehabt hätte, war an der Ungunst der Zeit gescheitert.

SCHNELL
ZUM ZIEL
DEUTSCHE LUFTHANSA

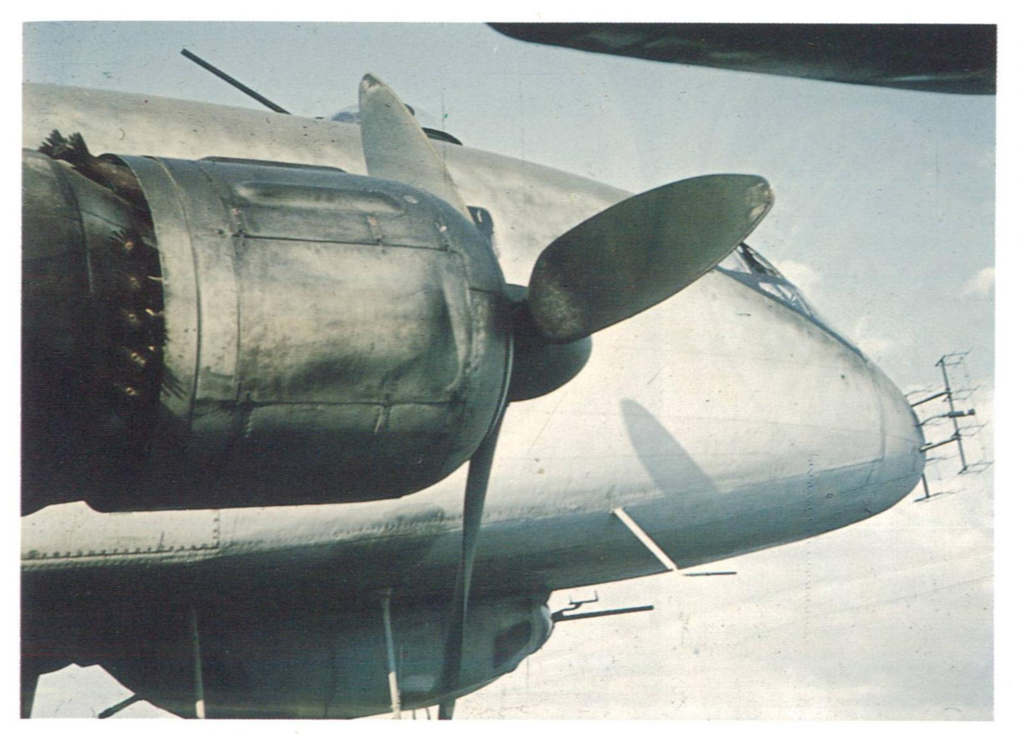
Das neue Langstreckenflugzeug Junkers Ju 90 wurde von der Lufthansa auch in der Werbung herausgestellt.



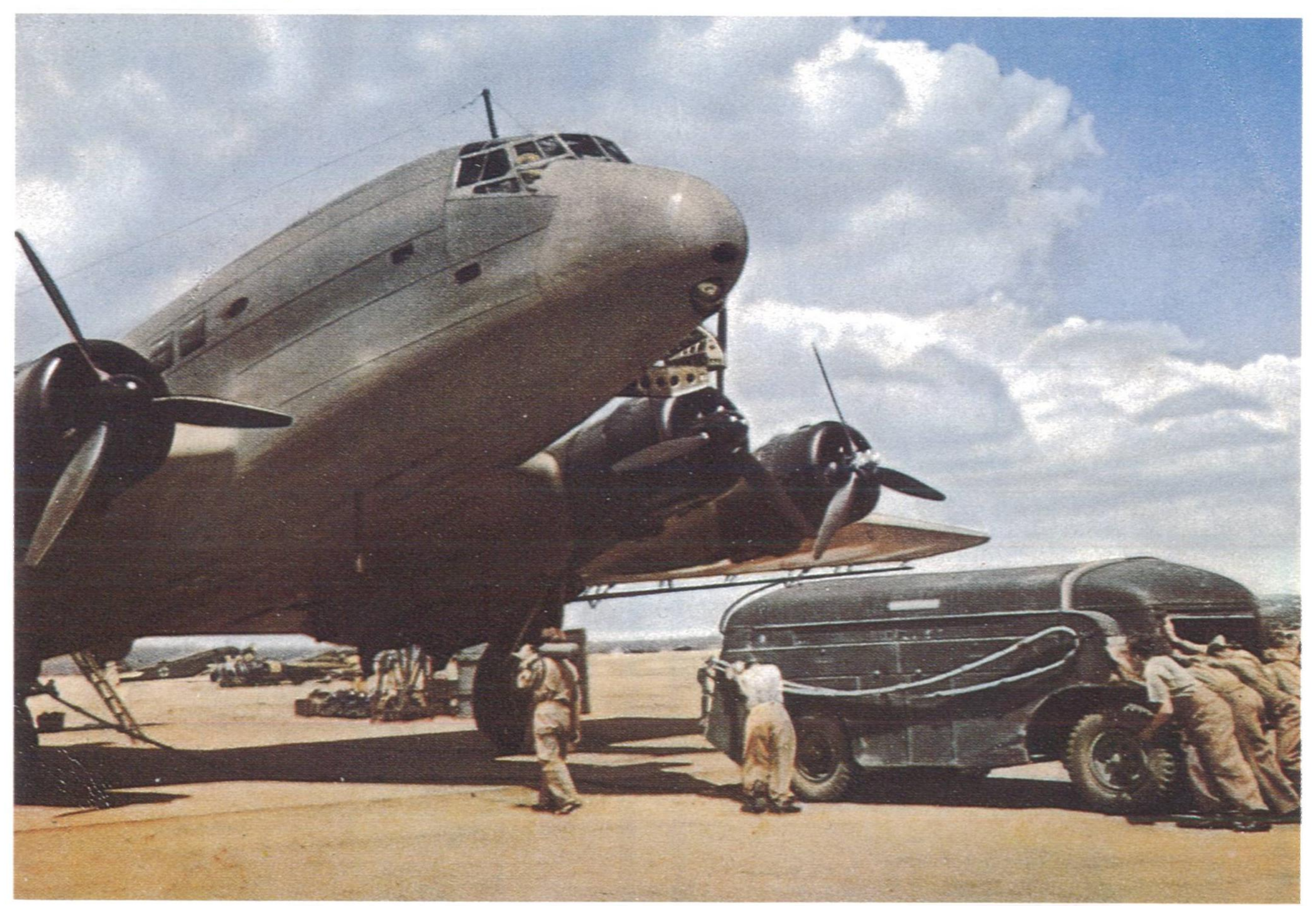


△△ Die W.Nr.0001 während der Erprobung im Streckendienst der DLH im Mai 1939. Auf der Ladeklappe steht der das Flugzeug betreuende Junkers-Bordmechaniker Heinz Schreiber.

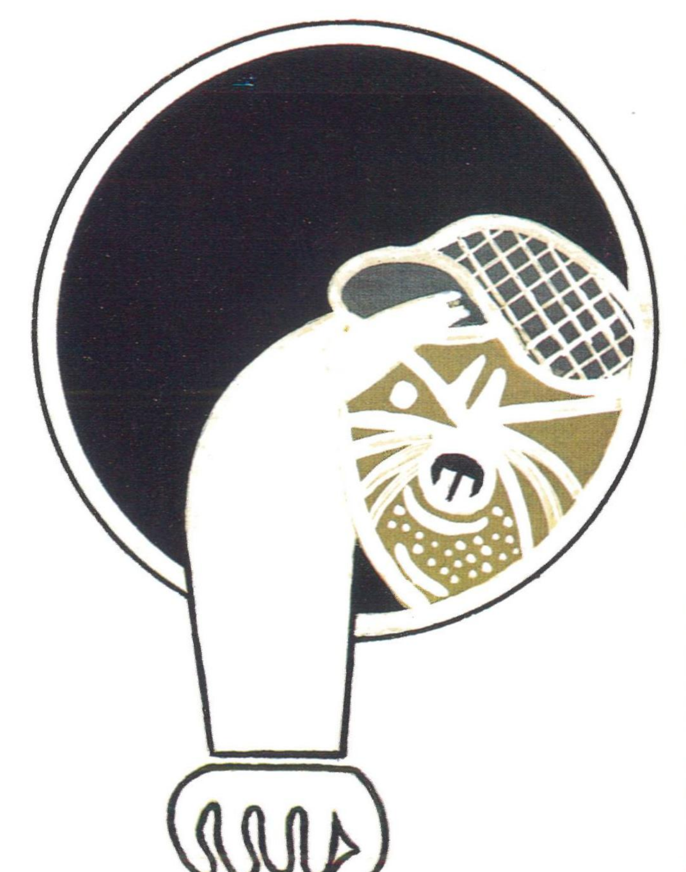
△ Das in Wien-Aspern im Spätsommer 1938 aufgenommene Farbbild zeigt, wie die Ju 90 V3 gespritzt war.



Auf dieser frühen Farbaufnahme, vermutlich einer A-5, erkennt man viele Einzelheiten, wie z.B. die Sterndüsen an den Auspuffrohren, welche die besonders bei Nachtflügen lästigen Abgasflammen verhinderten.

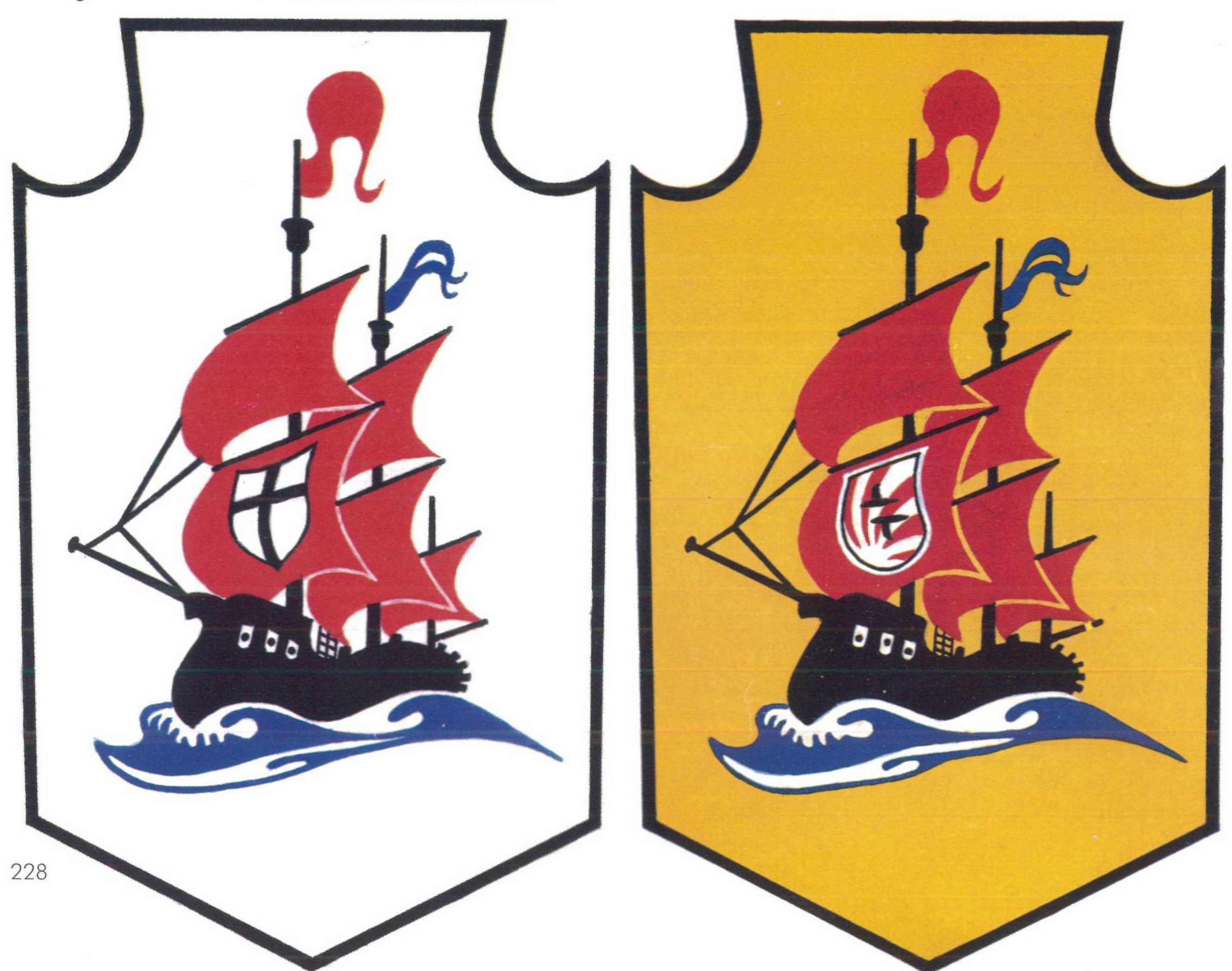


Die W.Nr.0009, BJ+OV, wird in Athen-Tatoi für den Irakeinsatz aufgetankt. Die fehlende Propellerhaube am Motor 1 ist ein gutes Erkennungszeichen. Das mehrfache Überspritzen und Neuaufbringen der Lufthansabeschriftungen zeigt sich in unterschiedlichen Farbtönen am Rumpf.





Der „Kohlenklau", zeitweise als Staffelabzeichen der LTS 290 verwendet, bis die Verwendung untersagt wurde (links). Die vereinfachte Form des Staffelabzeichens, wie es mit Schablonen in Weiß oder Schwarz auf die Fahrzeuge aufgespritzt wurde. Das Gruppenabzeichen der FAGr 5, wie es von der 1. Staffel (links) und der 2. Staffel (rechts) geführt wurde. Die Wappen in den Focksegeln deuten auf die Herkunft der beiden Staffeln.



Anhang

Verzeichnis der Versuchs-Werknummern bei Junkers Dessau

Anlage 1

(nach Aktenvermerk FSD-Fertigungsbüro Sn/Pr vom 9. September 1940)

Werknummer	Flugzeug	Erstflugdatum	Bemerkungen
4901	Ju 86 V1	04. 11. 1934	
4902	Ju 86 V2	22. 03. 1935	
4903	Ju 86 V3	16. 06. 1935	
4904	Ju 86 V4	24. 08. 1935	
4905	[1]		anscheinend nicht belegt
4906			anscheinend nicht belegt
4907			anscheinend nicht belegt
4908			anscheinend nicht belegt
4909			anscheinend nicht belegt
4910			anscheinend nicht belegt
4911	Ju 89 V1	11. 04. 1937	
4912	Ju 89 V2	12. 08. 1937	
4913	Ju 90 V1	28. 08. 1937	
4914	Ju 90 V2	02. 12. 1937	
4915	Ju 90 V3	23. 06. 1938	
4916	Ju 90 V4	12. 09. 1938	
4917	Ju 90 V5	05. 12. 1939	
4918	Ju 90 V6	30. 07. 1940	
4919	Ju 90 V7	06. 09. 1941	im Dokument noch nicht erwähnt
4920	Ju 90 V8	28. 03. 1942	im Dokument noch nicht erwähnt
4921	Ju 87 V1	17. 09. 1935	
4922	Ju 87 V2	25. 02. 1936	
4923	Ju 87 V3	27. 03. 1936	
4924	Ju 87 V4	20. 06. 1936	
4925	Ju 87 V5	14. 08. 1936	
4926	Ju 87 V8[2]	11. 11. 1937	
4927	Ju 87 V9	16. 02. 1938	
4928	Ju 87 V10	17. 03. 1938	
4929	Ju 87 V11	12. 05. 1939	
4930	Ju 87 V19	?	Musterflugzeug Ausf. C-1
4931	EF 61 E1	04. 03. 1937	
4932	EF 61 E2	18. 12. 1937	
4933			anscheinend nicht belegt
4934			anscheinend nicht belegt
4935			anscheinend nicht belegt
4936			anscheinend nicht belegt
4937			anscheinend nicht belegt
4938			anscheinend nicht belegt
4939			anscheinend nicht belegt
4940			anscheinend nicht belegt
4941	Ju 88 V1	21. 12. 1936	
4942	Ju 88 V2	10. 04. 1937	
4943	Ju 88 V3	13. 09. 1937	
4944	Ju 88 V4	02. 02. 1938	
4945	Ju 88 V5	13. 04. 1938	
4946	Ju 88 V6	18. 06. 1938	
4947	Ju 88 V7	27. 09. 1938	
4948			nicht aufgeführt
4949	Ju 88 V8	03. 10. 1938	
4950			nicht aufgeführt

[1] Die Ju 86 V5 (W.Nr.6001) und V6 (W.Nr.6007) waren außerhalb dieser Versuchs-Werknummernreihe bezeichnet, da es sich um aus der Serie entnommene Flugzeuge handelt.
[2] Auch die Ju 87 V6 (W.Nr.870027) und V7 (W.Nr.870028) entstammten der Serie und sind deshalb nicht in der Versuchs-Werknummernreihe geführt.

Flugzeugübersicht Junkers Ju 89, Ju 90, Ju 290 und Ju 390

Baumuster	Werknummer	Erstflug	Flugzeugführer	Kennzeichen	Zuweisung	Halter / Name	Verbandskennz.	Zugang	Abgang	Bemerkungen
Ju 89 V1	4911	12.04.37	Hesselbach	D-AFIT		Junkers			30.09.38	während Sudeten-Krise Einsatz beim Flugkommando Berlin (TG.172)
				D-AFIT		Flugkommando Berlin		01.10.38	05.39	verschrottet
Ju 89 V2	4912	12.08.37	Kindermann	D-ALAT		Junkers				während Sudeten-Krise dem Flugkommando Berlin (TG. 172) zugewiesen
				D-ALAT		Flugkommando Berlin		10.38	11.38	vermutlich nicht eingesetzt, anschließend verschrottet
Ju 89 V3	4913	./.								Musterflugzeug Verkehrsausführung, fertiggestellt als Ju 90 V1
Ju 90 V1	4913	28.08.37	Kindermann	D-AALU		Junkers			07.02.38	Libbesdorf bei Dessau, auf Versuchsflug abgestürzt
Ju 90 V2	4914	02.12.37	Kindermann	D-AIVI		DLH "Preussen"		26.05.38	26.11.38	Bathurst/Britisch Gambia, abgestürzt (Name zuerst "Sachsen")
Ju 90 V3	4915	23.06.38	Hesselbach	D-AURE		DLH "Bayern"		16.07.38	19.12.38	Junkers für Flugversuche zur Verfügung gestellt (Name zuerst "Württemberg")
				GF+GD	15.03.40	4./KGr.z.b.V. 107		>07.04.40	10.07.40	zurück an DLH, 09.40 - 03.43 DLH-Sonderdienst für Wastiko
				D-AURE		DLH "Bayern"		08.04.43	09.08.44	Stuttgart-Echterdingen, nach Tieffliegerangriff ausgebrannt
Ju 90 V4	4916	12.09.38	Kindermann	D-ADLH		DLH "Schwabenland"		08.11.38	11.38	Junkers für Flugversuche zur Verfügung gestellt
				D-ADLH		DLH "Sachsen"		12.01.40	12.07.41	Abgabe an Lufttransportführer für Sonderaufgaben
				KH+XA		L.V.-St. Rangsdorf		12.07.41	22.07.41	an Weserflug zur Umrüstung auf Jumo 211F, Erstflug 21.10.42 (FF Funke) D-ADLH
				D-ADLH	19.11.42	L.V.-Gr. Berlin		22.11.42	31.03.43	Kennzeichen ab 22.12.42 wieder KH+XA
				KH+XA		LTS 290 / Tr.Fl.St. 5	J4+DH	>22.04.43	08.08.44	Übernahme durch 11./TG. 4
					07.09.44	14./T.G.4	G6+BY	>14.10.44	05.45	Norddeutschland, Kriegsbeute England, verschrottet
Ju 90 Z-2	90 0001	24.02.39	Kindermann	D-ABDG		DLH "Württemberg"		04.05.39	31.01.41	Abgabe zum Umbau als Waffen-Erprobungsträger Ju 90 V12
				GF+GB	15.03.40	4./KGr.z.b.V. 107		>07.04.40	<30.04.40	zurück an DLH (offiziell erst 19.06.40 wieder als D-ABDG zugelassen)
Ju 90 V12				GF+GB		E-Stelle Tarnewitz		04.41	24.04.45	zurück an DLH als D-ABDG, 05.45 Travemünde Kriegsbeute England, verschrottet
Ju 90 Z-3?	90 0002	21.07.39	Pernthaler	D-APZR		Junkers			02.40	Abgabe an GL-Flugbereitschaft, (ursprünglich von S.A.A. als ZS-ANG bestellt)
				KB+LA		4./KGr.z.b.V. 107		>07.04.40	08.06.40	zur Überholung an Junkers
				KB+LA		2./KGr.z.b.V. 108		>26.06.40	11.40	Abgabe an Junkers für Schleppversuche
				KB+LA		L.V.-St. Rangsdorf		>10.08.41	24.04.42	Leipheim, bei Startunfall von geschleppter Me 321 gerammt und beschädigt
				KB+LA		LTS 290	J4+EH	>05.08.43	11.09.43	Sachsenkam/Bad Tölz, nach Notlandung verbrannt
Ju 90 Z-2	90 0003	10.03.39	Dautzenberg	D-ADFJ		DLH "Baden"		20.5.39	02.42	Abgabe an Luftverkehrs-Gruppe Berlin als Transporter, (ab 01.43 wieder GF+GA)
				GF+GA	15.03.40	4./KGr.z.b.V. 107		>21.03.40	<04.07.40	zurück an DLH, 08.05.-11.06.41 Einsatz LTF Sonderunternehmen Irak
				GF+GA		LTS 290	J4+FH	>06.05.43	20.05.43	Grosseto/Italien, zerstört durch Bombentreffer (80% Schaden)
Ju 90 Z-3?	90 0004	02.11.39	Hesselbach	?		Junkers			02.40	Abgabe an GL-Flugbereitschaft, (ursprünglich von S.A.A. als ZS-ANH bestellt)
				KB+LB		4./KGr.z.b.V. 107		>07.04.40	12.04.40	Hamburg-Fuhlsbüttel, nach mißglücktem Startversuch verbrannt
Ju 90 Z-2	90 0005	03.04.39	Dautzenberg	D-AEDS		DLH "Preussen"		21.07.39	18.02.42	Abgabe an Luftverkehrs-Gruppe Berlin als Transporter, (ab 01.43 wieder GF+GE)
				GF+GE	15.03.40	4./KGr.z.b.V. 107		>07.04.40	<14.04.40	zurück an DLH, 08.05.-11.06.41 Einsatz LTF Sonderunternehmen Irak
				GF+GE		LTS 290 / Tr.Fl.St. 5	J4+GH	>30.04.43	08.08.44	Übernahme durch 11./TG. 4
					07.09.44	14./TG. 4	G6+CY	>07.10.44	05.45	Norddeutschland, Kriegsbeute England, verschrottet
Ju 90 Z-2	90 0006	14.06.39	Dautzenberg	D-ASND		DLH "Mecklenburg"		28.06.39	02.42	Abgabe an Luftverkehrs-Gruppe Berlin als Transporter, (ab 01.43 Kennz. BG+GX)
				BG+GX		LTS 290	J4+HH	>08.05.43	11.43	vermutlich durch Feindeinwirkung am Boden zerstört
Ju 90 Z-2	90 0007	19.10.39	Dautzenberg	D-AFHG		DLH "Oldenburg"		22.12.39	16.11.42	Abgabe an Luftverkehrs-Gruppe Berlin als Transporter, (ab 01.43 Kennz. BG+GY)
				BG+GY		LTS 290	J4+JH	>06.05.43	23.07.43	Bastia/Korsika Notwasserung nach Beschuß
Ju 90 Z-2	90 0008	04.02.40	Maringer	D-ATDC		DLH "Hessen"		28.02.40	02.42	Abgabe an Luftverkehrs-Gruppe Berlin als Transporter, (ab 01.43 Kennz. BG+GZ)
				BG+GZ		Transp.St. / L.V.-Gr.		> 29.01.43	30.01.43	Charkow/Ukraine, nach Fahrwerksbruch gesprengt
Ju 90 Z-2	90 0009	06.03.40	Maringer	D-AJHB		DLH "Thüringen"		20.03.40	16.11.42	Abgabe an Luftverkehrs-Gruppe Berlin als Transporter, (ab 01.43 wieder BJ+OV)
				BJ+OV		Lufttransportführer		08.05.41	11.06.41	zugeteilt für Einsatz bei LTF Sonderunternehmen Irak
				BJ+OV		LTS 290	J4+KH	>08.05.43	12.43	Abgabe als Waffen-Erprobungsträger, Umbau in Travemünde
				BJ+OV		E-Stelle Tarnewitz		01.44	08.44	als zerstört gemeldet
Ju 90 Z-2	90 0010	25.04.40	Maringer	D-AVMF		DLH "Brandenburg"		05.40	08.11.40	Brauna b. Kamenz/Sachsen wegen Vereisung abgestürzt
Ju 90 V5	4917	05.12.39	Pretschner	D-ANBS		Junkers				Musterflugzeug mit Absauge-Anlage, Schleppversuche
				KH+XB		L.V.-St. Rangsdorf		08.41	12.41	zurück an Junkers, 02.43 noch Werkflug nach Djnepropetrowsk, später abgewrackt
Ju 90 V6	4918	30.07.40	Hesselbach	D-AOKD		Junkers			01.04.42	Überführung nach Merseburg, Verwendung des Rumpfes für Bau Ju 390 V1
Ju 90 V7	4919	06.09.41	Pancherz	D-APFH		Junkers				Transporteinsätze Mittelmeer 1941/42 als GF+GH (teilw. mit Werksbesatzung)
				GF+GH		LTS 290 / Tr.Fl.St. 5	J4+CH	>22.04.43	08.08.44	Übernahme durch 11./TG. 4, (>07.06.44 Verb.Kz. in J4+AH geändert)
					07.09.44	14./TG. 4	G6+AY	>24.09.44	05.10.44	Athen-Tatoi, nach Fahrwerksbruch aufgegeben und in Brand gesetzt
Ju 90 V8	4920	28.03.42	Pancherz	D-AQJA		Junkers				Transporteinsätze Mittelmeer 1942 als DJ+YE
				DJ+YE		LTS 290	J4+BH	>24.05.43	19.08.43	Rom-Ciampino, nach Fahrwerksbruch (50 % Schaden) ausgeschlachtet
Ju 90 V9		./.								Ziv.-Ausführung, LC-Vorbescheid v.13.07.39 wurde am 20.10.39 zurückgezogen
Ju 90 V10		./.								Mil.-Ausführung, LC-Vorbescheid v.13.07.39 wurde am 20.10.39 zurückgezogen
Ju 90 V11	90 0011	./.								Musterflugzeug Ju 90 A-1 Transporter, fertigestellt als Ju 290 V1 / 0001
Ju 90 V13	90 0012	./.								Musterflugzeug Ju 90 A-1 Zivil, fertiggestellt als Ju 290 V2 / 0151
Ju 290 V1	290000001	16.07.42	Pancherz	BD+TX		Junkers	./.		13.01.43	Pitomnik (Stalingrad), Absturz im Einsatz bei 2./KGr.z.b.V. 200
Ju 290 A-1 (V2)	290110151	07.12.42	Pancherz	CE+YZ		Junkers	./.		28.05.44	Dessau, 10 % Bombenschaden, (Versuchsträger bei Junkers)
					21.08.44	FAGr. 5				vermutlich nicht mehr von der FAGr. 5 übernommen, Verbleib unbekannt
Ju 290 A-1 (V3?)	290110152	16.10.42	Pancherz	SB+QB		LTS 290	./.		07.04.43	Megrine/Tunesien, nach Bruchlandung (50% Schaden) aufgegeben
Ju 290 A-1 (V4)	290110153	13.02.43	Pancherz	SB+QC	02.43	2./Vers.Verb.Ob.d.L.	T9+FK	>22.04.43	05.02.44	Tours, zerstört durch Bombenangriff
Ju 290 A-1	290110154	09.02.43	Pancherz	SB+QD		LTS 290	J4+AH	>26.04.43	01.05.43	Sidi Ahmed b. Bizerta, nach Bruchlandung (50% Schaden) aufgegeben
Ju 290 A-1	290110155	./.								Bruchzelle für Festigkeitsversuche in Prag
Ju 290 A-1	290110156	11.03.43	Pancherz	SB+QF		Junkers	./.		15.07.43	Lärz, Absturz bei Versuchsflug
Ju 290 A-2 (V5?)	290110157	29.05.43	Pancherz	SB+QG		Junkers / K.d.E.	./.	19.06.43	25.10.43	Erprobung in Rechlin, war als 1. Flugzeug der 2./FAGr. 5 vorgesehen (9V+AC)
						2./FAGr. 5	9V+BK	>28.03.44	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England (A.M.57), 1949 in Farnborough verschrottet
Ju 290 A-2	290110158	07.06.43	Pancherz	SB+QH	28.06.43	2./FAGr. 5	9V+BC / 9V+BK	>16.08.43	<29.09.43	Abgabe an 1./FAGr. 5, (V.Kz. 9V+BK ab 27.08.43)

Ju 290 A-1	290110154	09.02.43	Pancherz	SB+QD		LTS 290	J4+AH	>26.04.43	01.05.43	Sidi Ahmed b. Bizerta, nach Bruchlandung (50% Schaden) aufgegeben
Ju 290 A-1	290110155	./.								Bruchzelle für Festigkeitsversuche in Prag
Ju 290 A-1	290110156	11.03.43	Pancherz	SB+QF		Junkers	./.		15.07.43	Lärz, Absturz bei Versuchsflug
Ju 290 A-2 (V5?)	290110157	29.05.43	Pancherz	SB+QG		Junkers / K.d.E.	./.	19.06.43	25.10.43	Erprobung in Rechlin, war als 1. Flugzeug der 2./FAGr. 5 vorgesehen (9V+AC)
						2./FAGr. 5	9V+BK	>28.03.44	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England (A.M.57), 1949 in Farnborough verschrottet
Ju 290 A-2	290110158	07.06.43	Pancherz	SB+QH	28.06.43	2./FAGr. 5	9V+BC / 9V+BK	>16.08.43	<29.09.43	Abgabe an 1./FAGr. 5, (V.Kz. 9V+BK ab 27.08.43)
						1./FAGr. 5	9V+AH	>21.10.43	22.04.45	vermutlich bei Oranienburg durch eigene Flak abgeschossen
Ju 290 A-2	290110159	22.06.43	Pancherz	SB+QI	29.06.43	2./FAGr. 5	9V+CC / 9V+CK	>18.08.43	20.11.43	Atlantik, Abschuß (Lt. Friedrich), (V.Kz. 9V+CK ab 27.08.43)
Ju 290 A-3	290110160	18.07.43	Dautzenberg	SB+QJ	02.08.43	1./FAGr. 5	9V+BH	>20.09.43	<08.11.43	Abgabe an 2./FAGr. 5 anläßlich Verlegung dieser Staffel zum Einsatz
						2./FAGr. 5	9V+AK	>19.01.44	10.04.45	vermutlich in Rechlin/Roggentin durch Bomben zerstört
Ju 290 A-3	290110161	18.07.43	Dautzenberg	PI+PO	02.08.43	2./FAGr. 5	9V+DK	>31.08.43	26.12.43	Lesaca/Spanien, in Schlechtwetter gegen Berg geflogen und zerstört (Oblt. Nedela)
Ju 290 A-3	290110162	10.08.43	Dautzenberg	PI+PP	03.09.43	2./FAGr. 5	9V+EK	>04.10.43	30.04.45	Salzburg abgestellt und von Besatzung unbrauchbar gemacht
Ju 290 A-3	290110163	20.08.43	Dautzenberg	PI+PQ	06.10.43	2./FAGr. 5	9V+AK	>13.10.43	13.10.43	Achmer, Bauchlandung (30 % Schaden), nach Reparatur Abgabe an 1./FAGr. 5
						1./FAGr. 5	9V+CH	>30.10.43	<01.12.43	Abgabe an 2./FAGr. 5 nach Verlust W.Nr. 0159, 0168 u. Ausfall 0166
						2./FAGr. 5	(9V+IK)	12.43	12.44	Abgabe an K.d.E. für geplanten Japan-Flug, Umrüstung in Travemünde
				PI+PQ		K.d.E.	./.	>16.12.44	03.05.45	Travemünde, vor Einmarsch der Briten durch Sprengung beschädigt
Ju 290 A-3	290110164	22.08.43	Dautzenberg	PI+PR	28.08.43	2./FAGr. 5	9V+GK	>31.08.43	26.05.44	Atlantik, Abschuß (Lt. Nonnenberg), gehörte ab 11.43 zum Stab/FAGr. 5
Ju 290 A-4 (V7)	290110165	08.09.43	Dautzenberg	PI+PS		Junkers / K.d.E.	./.		06.07.44	Abgabe an 1./KG.200, als Ju 290 V7 Musterflugzeug für Ju 290 A-7
				PI+PS		1./KG. 200	A3+HB	14.08.44	08.05.45	München-Riem, Kriegsbeute USA
						USAAF	"022"/FE-3400	09.05.45		Überführung in die USA 28.-31.7.45, nach Erprobung und Ausstellung verschrottet
Ju 290 A-4	290110166	15.09.43	Dautzenberg	PI+PT	22.10.43	2./FAGr. 5	9V+BK	>26.10.43	26.11.43	Mont-de-Marsan, Bauchlandung (20 % Schaden), nach Reparatur an 1./FAGr. 5
						1./FAGr. 5	9V+DH	>04.12.43	10.04.44	Bourges, nach Tieffliegerangriff verbrannt
Ju 290 A-4	290110167	28.09.43	Dautzenberg	PI+PU	29.10.43	2./FAGr. 5	9V+HK	>30.10.43	<05.44	möglicherweise Abgabe an 1./KG.200 nach Ausfall W.Nr. 0183 und 0185
						(1./KG. 200)			14.06.44	Südraum Ostfront vermißt (Erdkampf, sollte Besatzung A3+AB/0182 abholen)
Ju 290 A-4	290110168	05.10.43	Dautzenberg	PI+PV	02.11.43	2./FAGr. 5	(9V+FK)	11.43	24.11.43	Mont de Marsan, Absturz beim Start (Ofw. Mohr)
Ju 290 A-4	290110169	13.10.43	Dautzenberg	PI+PW	16.11.43	2./FAGr. 5	(9V+KK)	>25.11.43	<22.12.43	(Luftbetankungsversuche 12.11.43 in Dessau gemeinsam mit W.Nr.0170)
						(1./KG. 200)		>03.44	11.04.44	möglicherweise bei Bombenangriff in Finsterwalde zerstört
Ju 290 A-5 (V6?)	290110170	>04.11.43	Dautzenberg	KR+LA		Junkers / K.d.E.	./.	>02.12.43	<14.04.44	Versuchsflüge bei der E-Stelle Rechlin, (war evtl. 22.11.43 FAGr. 5 zugewiesen)
					04.44	1./FAGr. 5	9V+DH	>24.05.44	15.12.44	Überführung zur E-Stelle Rechlin, vorgesehen als Versuchsträger für He S 011
							9V+DH	03.45	10.04.45	vermutlich in Rechlin/Roggentin durch Bomben zerstört vor Einsatz "Gertraud"
Ju 290 A-5	290110171	13.11.43	Dautzenberg	KR+LB	01.12.43	1./FAGr. 5	9V+CH	>18.12.43	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England, verschrottet, (31.12.43 Cognac, Bombenschaden)
Ju 290 A-5	290110172	>23.11.43	Maringer	KR+LC	04.12.43	1./FAGr. 5	9V+BH	>26.12.43	18.08.44	Bernburg, Bruchlandung (20 % Schaden), Wiederherstellung fraglich
Ju 290 A-5	290110173	12.01.44	Dautzenberg	KR+LD	27.01.44	2./FAGr. 5	9V+CK	>11.02.44	04.12.44	vermutlich in Neuburg durch Bomben zerstört, (17.08.44 Mühldorf Fahrwerksschaden)
Ju 290 A-5	290110174	10.12.43	Dautzenberg	KR+LE	12.43	1./FAGr. 5	9V+EH	>27.12.43	09.44	Überführung zur DLH-Werft Tempelhof (Umbau als Verkehrsflugzeug)
				D-AITP	25.09.44	DLH "Sachsen"		>05.11.44	27.12.44	München-Riem, Bruchlandung, bis Kriegsende nicht mehr eingesetzt
Ju 290 A-5	290110175	24.12.43	Dautzenberg	KR+LF	10.01.44	1./FAGr. 5	9V+FH	>17.01.44	16.02.44	Atlantik, Abschuß (Lt. Elfert)
Ju 290 A-5	290110176	12.12.43	Maringer	KR+LG	21.01.44	1./FAGr. 5	9V+GH	21.01.44	29.09.44	Überführung zur DLH-Werft Tempelhof (Umbau als Verkehrsflugzeug)
				D-AITQ	25.09.44	DLH "Preussen"		>12.10.44	07.04.45	München-Riem, Beschädigung durch Tieffliegerangriff
Ju 290 A-5	290110177	17.12.43	Dautzenberg	KR+LH	12.43	2./FAGr. 5	9V+DK	>05.02.44	16.02.44	Atlantik, Abschuß (Hptm. Bergen)
Ju 290 A-5	290110178	08.02.44	Dautzenberg	KR+LI	21.02.44	2./FAGr. 5	9V+DK	>04.04.44	09.44	Überführung zur DLH-Werft Tempelhof (Umbau als Verkehrsflugzeug)
				D-AITR	25.09.44	DLH "Bayern"		>21.10.44	06.04.45	Barcelona, Bruchlandung, nach Kriegsende in Spanien geblieben
						Spanische Luftwaffe	74-23	29.04.50	27.07.56	Einsatz bei Escuela Superior del Vuelo in Matacán 06.50-05.53, verschrottet
Ju 290 A-5	290110179	20.01.44	Dautzenberg	KR+LJ	10.02.44	2./FAGr. 5	9V+FK	>12.02.44	19.02.44	Atlantik, Abschuß (Oblt. Schmidt)
Ju 290 A-5	290110180	23.03.44	Dautzenberg	KR+LK	10.08.44	1./FAGr. 5	9V+KH	>10.08.44	10.04.45	vermutlich in Rechlin/Roggentin durch Bombenangriff zerstört
Ju 290 A-7	290110181	01.04.44	Maringer	KR+LL	02.05.44	2./FAGr. 5	9V+GK	>03.06.44	16.08.44	Dessau, durch Bomben zerstört, (10.07.-10.08.44 Einsatz bei 1./KG. 200)
Ju 290 A-9	290110182	18.02.44	Dautzenberg	KR+LM	03.44	1./KG. 200	(T9+UK)/A3+AB	>12.05.44	11.06.44	Südraum Ostfront, vermißt bei Einsatz nach Elista
Ju 290 A-9	290110183	25.02.44	Dautzenberg	KR+LN	03.44	1./KG. 200	(T9+VK)/(A3+BB)	>16.03.44	11.04.44	Finsterwalde durch Bordwaffenbeschuß beschädigt, 09.44 in Travemünde abgewrackt
Ju 290 A-7 (V8)	290110184	10.05.44	Dautzenberg	KR+LO		Junkers	./.		<03.10.44	Musterflugzeug Ju 290 B, Verbleib unbekannt
Ju 290 A-9	290110185	14.03.44	Maringer	KR+LP	03.44	1./KG. 200	T9+WK/(A3+CB)	26.03.44	23.05.44	Südraum Ostfront, nach Rückkehr vom Einsatz Totalschaden
Ju 290 A-7	290110186	11.03.44	Dautzenberg	KR+LQ	27.03.44	1./FAGr. 5	9V+FH	>27.04.44	<09.10.44	ab 10.07.44 kdrt. zum Einsatz bei 1./KG.200, anschließend übernommen
					09.44	1./KG. 200	A3+OB	>29.10.44	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England (A.M.6), an 6 M.U. Brize Norton
Ju 290 A-7	290110187	22.04.44	Dautzenberg	KR+LR	02.05.44	2./FAGr. 5	(9V+LK)	>25.05.44	31.05.45	vermutlich bei Posada de Llanes/Spanien gegen Berg geflogen und verbrannt (Lt. Ernst)
Ju 290 A-7	290110188	18.03.44	Dautzenberg	KR+LS	27.03.44	2./FAGr. 5	9V+FK	>03.04.44	26.05.44	Atlantik, Geleitzugauflärung westlich Portugal, vermißt (Oblt. Bretnütz)
Ju 290 A-7	290110189	07.04.44	Maringer	KR+LT	18.04.44	2./FAGr. 5	(9V+KK)		30.09.44	vermutlich durch Tieffliegerangriff zerstört
Ju 290 A-7	290110190	13.05.44	Dautzenberg	KR+LU	20.05.44		9V+MK	>20.05.44	21.08.44	Neu-Ulm abgestellt,
					09.44	1./KG. 200	(A3+PB)	>21.11.44	20.02.45	Hildesheim, Landeunfall (20% Schaden), anschließend durchTiefflieger zerstört
Ju 290 A-7	290110191	24.04.44	Dautzenberg	KR+LV	02.05.44	Stab/FAGr. 5	9V+AB	>05.06.44	10.09.44	vermutlich in Brunntal durch Tiefflieger beschädigt, bei Kriegsende gesprengt
Ju 290 A-7	290110192	24.05.44	Beyer	KR+LW	31.05.44	1./FAGr. 5	9V+HH	>10.06.44	20. 08.44	Ergolding b. Landshut abgestellt, 09.44 Zuweisung als Reiseflugzeug für Hitler
				KR+LW		F.d.F.	./.	03.03.45	24.03.45	nach Umbau in Pocking in München-Riem durch Bomben zerstört
Ju 290 A-7	290110193	20.05.44	Maringer	KR+LX	25.05.44	2./FAGr. 5	9V+FK	>15.06.44	10.04.45	vermutlich in Rechlin/Roggentin durch Bombenangriff zerstört
Ju 290 A-7	290110194	./.		(KR+LY)			./.			vermutlich vor Erstflug 28. oder 30.05.44 in Dessau durch Bomben zerstört
Ju 290 A-7	290110195	14.06.44	Maringer	KR+LZ	01.07.44	2./FAGr. 5	9V+LK	>30.07.44	11.09.44	vermutlich in Brunntal durch Tieffliegerangriff zerstört
Ju 290 A-7	290110196	>08.07.44	Maringer	KR+MU	24.07.44	1./FAGr. 5	9V+IH	>06.08.44	10.04.45	vermutlich in Rechlin/Roggentin durch Bombenangriff zerstört
Ju 290 A-8	290110212								05.45	bei DLH in Prag-Rusin, ab 07.45 Fertigstellung bei Letov als Verkehrsflugzeug
Letov L 290		01.08.46	Kládek	./.		Letov			18.09.50	Rumpf abgegeben an Technisches Museum Prag, 1956 verschrottet
Ju 290 A-8	290110213	./.								Bruchzelle für Festigkeitsversuche in Prag
Ju 390 V1	39000001	20.10.43	Pancherz	GH+UK		Junkers			04.45	Dessau, vor Einmarsch der Amerikaner in Brand gesetzt und zerstört
Ju 390 V2	?	?	?	?					<09.02.45	Baubeginn 01.44, Flüge in Rechlin/Lärz im Flugbuch Oblt. Eisermann vermerkt

Zeichenerklärung:
Datum mit „>" = erster bzw. „<" = letzter Nachweis in Flugbüchern oder anderen Dokumenten.
In Klammern gesetzte Verbandskennzeichen sind hinsichtlich W.Nr.-Zuordnung nicht durch Flugbucheintragungen belegt.

Technische Daten der Flugzeuge von der Ju 89 bis zur Ju 390

Anlage 3

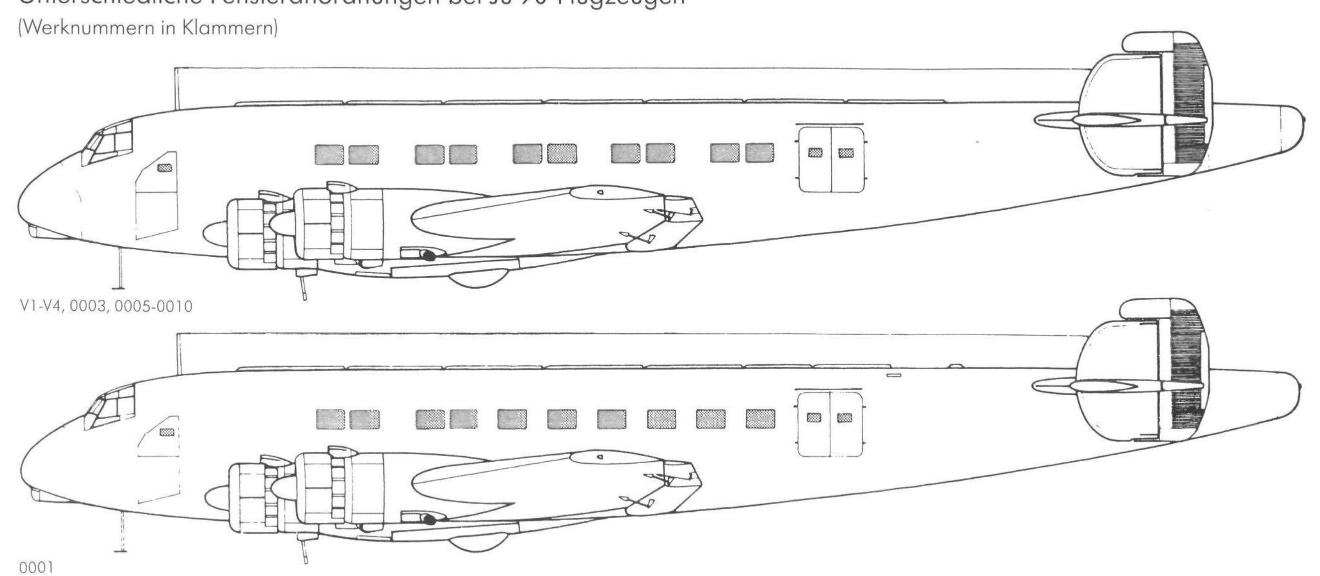
Muster bzw. Ausführung	Ju 89 Kampfflgz.	Ju 90 V1 Versuchsflgz.	Ju 90 V3 Versuchsflgz.	Ju 90 V4 (nach Umb.)	Ju 90 0002 und 0004	Ju 90 V5 Versuchsflgz.	Ju 90 V6 Versuchsflgz.	Ju 90 V7/V8 Versuchsflgz.	Ju 290 V1 Versuchsflgz.
Abmessungen:									
Spannweite [m]	35,02	35,27	35,27	35,27	35,27	35,27	35,27	42,0	42,0
Länge [m]	26,3	26,45	26,45	26,45	26,45	26,45	26,45	28,5	28,68
Höhe [m]	6,5	6,65	7,05	7,3	7,3	7,13	7,13	6,45/7,02	7,02
Flügelfläche [m²]	184	184	184	184	184	184	184	203,6	203,6
Spurweite [m]	7,0	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Reifengröße Hauptfahrwerk [mm]	1450x500	1450x500	1450x500	1650x600	1650x600	1320x480	1320x480	1320x480	1320x480
Reifengröße Sporn [mm]	950x350	630x220	630x220	780x260	780x260	875x320	875x320	875x320	875x320
Motoren:									
Ausführung	DB 600 C	DB 600 A	BMW 132 H/1	Jumo 211 F	P&W Twin Wasp SC-G	BMW 132 M	BMW 139	BMW 801 A	BMW 801 A
Startleistung [PS]	910	1000	830	1340	1200	970	1500	1560	1560
max. Dauerleistung [PS]	780	800	690	910	913	690	?	1180	1180
Nenn-/Volldruckhöhe [m]	4000	0	1100	5300	3750	1800	?	5000	5000
Gewichte:									
Leergewicht [kg]			13580		14225				
Rüstgewicht [kg]			15890		16535	16020	18560		20860
Kraftstoff [kg]			2490		3130	2670	3790		10200
Schmierstoff [kg]			180		201				550
Nutzlast (ziv. o. mil.) [kg]	1500-2500	4000	4100		4100	4100	4100		6500
Munition [kg]			0		0	0			330
Besatzung [kg]			320		320	320	320		600
Sonstige Ausrüstung [kg]			2310		2310				
Max. Startgewicht [kg]	18000	19000	22980		25800	23110	26770		40500
Flugleistungen:									
Höchstgeschwind. [km/h]	410	350	350		385	347	455		424
in Höhe [m]	4000	0	1100		3350	850	4100		5000
Reisegeschwind. [km/h]			320		330	292	330		356
in Höhe [m]			3000		3750	0	0		4700
Landegeschwind. [km/h]			109		110	109	117		124
Steigzeit auf 4000m [min]			23,5		18,0				31,5
Dienstgipfelhöhe [m]	8500	6000	4900		6600	4800	8100		5550
Dienstgipfelhöhe 1 Mot. ausgef. [m]			3000		5000	2900	6000		3600
Max. Flugstrecke [km]	2000	1000	1540		2080	1420	1500		4000
Max. Flugdauer [h]			4,8		6,5	5,0	4,7		11,0
Roll-/Startstrecke [m]			470/600		450/530	480/630	400/500		780/1120

Muster bzw. Ausführung	Ju 290 A-1 Transporter	Ju 290 A-2 Fernerkunder	Ju 290 A-3 Fernerkunder	Ju 290 A-4 Fernerkunder	Ju 290 A-5 Fernerkunder	Ju 290 A-7 Fernerkunder	Ju 290 A-8 Fernkampffl.	Ju 290 A-9 Fernerkunder	Ju 290 B-1 Fernkampffl.	Ju 390 V1 Versuchsflgz.	Ju 390 A-1 Fernerkunder
Abmessungen:											
Spannweite [m]	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	50,0	50,32
Länge [m]	28,68	28,68	28,68	28,68	28,68	?	28,5	28,5	?	32,6	33,4
Höhe [m]	7,02	7,02	7,02	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	7,0	6,55	6,9
Flügelfläche [m²]	203,6	203,6	203,6	203,6	203,6	203,6	203,6	203,6	203,6	251,6	253,6
Spurweite [m]	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,2/15,75	7,2/15,75
Reifengröße Hauptfahrwerk [mm]	1320x480	1320x480	1320x480	1320x480	1320x480	1320x480	1440x520	1320x480	1440x520	1320x480	1320x480
Reifengröße Sporn [mm]	875x320	875x320	875x320	875x320	875x320	875x320	950x350	875x320	950x350	875x320	875x320
Motoren:											
Ausführung	BMW 801 L	BMW 801 L	BMW 801 L/D	BMW 801 D	BMW 801 D	BMW 801 D	BMW 801 D	BMW 801 D	BMW 801 E	BMW 801 D	BMW 801 E
Startleistung [PS]	1600	1600	1600/1730	1730+70 kg	1730+70 kg	1730+70 kg	1730+70 kg	1730+70 kg	2000	1730+70 kg	1970+84 kg
max. Dauerleistung [PS]	1380	1380	1380/1350	1350+62 kg	1350+62 kg	1350+62 kg	1350+62 kg	1350+62 kg	1500	1350+62 kg	1520+76 kg
Nenn-/Volldruckhöhe [m]	4600	4600	4600/2000	2000	2000	2000	2000	2000	5650	5300	2000
Gewichte:											
Leergewicht [kg]							23750		27788		
Rüstgewicht [kg]					24085		26840	23175	29275		
Kraftstoff [kg]					14220		13350	16295	14745		
Schmierstoff [kg]					795		755	930	810		
Nutzlast (ziv. o. mil.) [kg]					0		1930	3500	1930		
Munition [kg]					985		1605	300	2620		
Besatzung [kg]					1000		1300	600	1000		
Sonstige Ausrüstung [kg]					220		220	120	220		
Max. Startgewicht [kg]					41305		46000	44920	50600	38000	75000
Flugleistungen:											
Höchstgeschwind. [km/h]					455			454			505
in Höhe [m]					5800			5800			5800
Reisegeschwind. [km/h]					318			317			350
in Höhe [m]					2000			2000			2000
Landegeschwind. [km/h]					3,95			3,3			
Steigzeit auf 4000m [min]					21,5			27			
Dienstgipfelhöhe [m]					8850			8300			
Dienstgipfelhöhe 1 Mot. ausgef. [m]					6500			5950			
Max. Flugstrecke [km]					6760			7500			
Max. Flugdauer [h]					21,2			23,6			
Roll-/Startstrecke [m]					625/970			785/1230			

Unterschiedliche Fensteranordnungen bei Ju 90-Flugzeugen

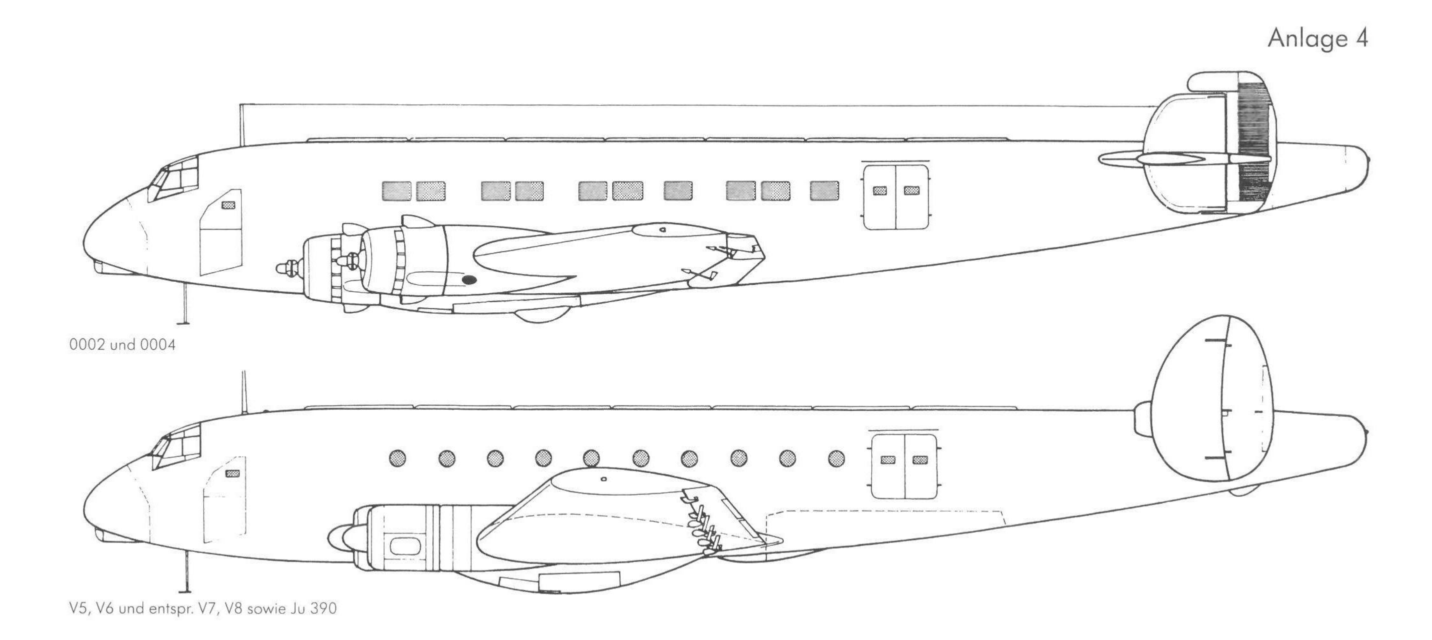
(Werknummern in Klammern)

Anlage 4



V1-V4, 0003, 0005-0010

0001



0002 und 0004

V5, V6 und entspr. V7, V8 sowie Ju 390

Anlage 5

408. Ausf.

Chef TLR	FLUGZEUG-BAUREIHEN-BLATT *Ju 290* 1. Bl.	Chef TLR Fl.Nr.8575/44 gKdos(E-2) 550 Ausfertigungen 1.9.44

Baureihe	Triebwerk	Bewaffnung – Beladung	Abwurf-Anlage	Kraftstoff	FT-Gerät	Sonstiges	Bemerkung
Ju 290 A-1 (T)	BMW 801 L		—	2x2950 l 2x1650 l 2x2900 l 3450 l Ges.Inh. 18450 l	FuG 10K2 mit TZG 10 FuG 16Z FuG 25a Peil G6 mit APZ 6 FuBl 1	Transporter (unbewaffnet)	8 Flugzeuge
Ju 290 A-3 (F)	BMW 801 D	MG 151/1/500 Sch 500 Res. MG 151/20/500 Sch 500 Res. MG 151/20 500 Sch/500 Res. MG 151/20 500/Sch/500 Res. MG 131/500 Sch 500 Res. MG 131/ links u. rechts je 500 Sch./500 Res.	—	"	" FuBl 2H FuG 101 FuG 200 FuG 216	Astro-Kuppel 7 Mann Besatzung, ohne Transporter-Ausstattung; Führersitze, Triebwerke und Waffenstände gepanzert. 4 Ruhesessel	5 Flugzeuge
Ju 290 A-4 (F)	"	MG 151/20/500 Sch 500 Res MG 151/20/500 Sch 500 Res MG 151/20 500 Sch/500 Res. MG 151/20/500 Sch 500 Res 2 MG 131 je 500 Sch/500 Res MG 131/ links u. rechts 500 Sch/500 Res.	—	"	"	" zwischen A-3 und A-4 bestehen nur Fertigungsunterschiede. Einheitsbodenwanne	5 Flugzeuge
Ju 290 A-5 (F)	"	MG 151/20/500 Sch. 500 Res. MG 151/20/500 Sch. 500 Res. MG 151/20 500 Sch/500 Res. MG 151/20 500 Sch/500 Res. MG 131/500 Sch. 500 Res. MG 131/ links u. rechts je 500 Sch/500 Res.	ETC 2000	"	"	Nur 3 Ruhesessel sonst wie A-4	11 Flugzeuge
Ju 290 A-7 (F)	"	MG 151/20/450 Sch. 450 Res. MG 151/20/500 Sch. 500 Res MG 151/20 500 Sch/500 Res. MG 151/20 500 Sch/500 Res MG 131/500 Sch. 500 Res. MG 131/151/ je 350 Sch/500 Res. links u. rechts MG 151/20 halbstarr 500 Sch/500 Res.	"	"	" (203 e)	Verstärkte Zelle; anstelle der Rollbremse im Steuerblock, Ruderbremse für alle 3 Achsen; zusätzlich FK-Einbau vorgesehen. 2 Bildgeräte 32/ 7x9 in SL 131 rechts und links	19 Flugzeuge

Anlage 6

408. Ausf.

Chef TLR	FLUGZEUG-BAUREIHEN-BLATT *Ju 390* 1. Bl.	Chef TLR Fl.Nr.8576/44 gKdos(E-2) 550 Ausfertigungen 1.9.44

Baureihe	Triebwerk	Bewaffnung - Beladung	Abwurf-Anlage	Kraftstoff	FT-Gerät	Sonstiges	Bemerkung
Ju 390 A-1 (F)	BMW 801 E	MG 151 Z/2400 Sch. MG 151 Z/2400 Sch. MG 151 Z/1600 Sch. MG 131/V 8000 Sch. MG 131/V/600 Sch.	4 ETC 2000	2x 3000 l 2x 1000 l 4x 1500 l 5x 3500 l 2x 2950 l 2x 1650 l Ges.Inh. 40700 l	FuG 10 (mit TZG 10 und K 2) FuG 25a FuG 200 FuG 216 FuG 203e FuG 16Z(Y) Peil G6 APZ 6 FuBl 2H FuG 101 Ei-V-Anlage für 10 Mann	10 bis 12 Mann Besatzung, Astro-Kuppel, Heyde M 18, Notkompaß OK 42, Nur 2 V-Flugzeuge; entwickelt aus Ju 290 durch Rumpfverlängerung und Flügel-Zwischenstück.	

Anlage 7

Übersicht der Kennzeichenverteilung auf Werknummern

Kennz.	Typ/W.Nr.	Kennz.	Typ/W.Nr.	Kennz.	Typ/W.Nr.	Kennz.	Typ/W.Nr.	Kennz.	Typ/W.Nr.
D-AALU	Ju 90/4913	GF+GB	Ju 90/0001	KR+LV	Ju 290/0191	A3+PB	Ju 290/0190	9V+FH	Ju 290/0175
D-ABDG	Ju 90/0001	GF+GD	Ju 90/4915	KR+LW	Ju 290/0192	G6+AY	Ju 90/4919	9V+FH	Ju 290/0186
D-ADFJ	Ju 90/0003	GF+GE	Ju 90/0005	KR+LX	Ju 290/0193	G6+BY	Ju 90/4916	9V+GH	Ju 290/0176
D-ADLH	Ju 90/4916	GF+GH	Ju 90/4919	KR+LY	Ju 290/0194	G6+CY	Ju 90/0005	9V+HH	Ju 290/0192
D-AEDS	Ju 90/0005	GH+UK	Ju 390/0001	KR+LZ	Ju 290/0195	J4+AH	Ju 290/0154	9V+IH	Ju 290/0196
D-AFHG	Ju 90/0007	KB+LA	Ju 90/0002	KR+MU	Ju 290/0196	J4+AH	Ju 90/4919	9V+KH	Ju 290/0180
D-AFIT	Ju 89/4911	KB+LB	Ju 90/0004	PI+PO	Ju 290/0161	J4+BH	Ju 90/4920	9V+AK	Ju 290/0163
D-AITP	Ju 290/0174	KH+XA	Ju 90/4916	PI+PP	Ju 290/0162	J4+CH	Ju 90/4919	9V+AK	Ju 290/0160
D-AITQ	Ju 290/0176	KH+XB	Ju 90/4917	PI+PQ	Ju 290/0163	J4+DH	Ju 90/4916	9V+BK	Ju 290/0158
D-AITR	Ju 290/0178	KR+LA	Ju 290/0170	PI+PR	Ju 290/0164	J4+EH	Ju 90/0002	9V+BK	Ju 290/0166
D-AIVI	Ju 90/4914	KR+LB	Ju 290/0171	PI+PS	Ju 290/0165	J4+FH	Ju 90/0003	9V+BK	Ju 290/0157
D-AJHB	Ju 90/0009	KR+LC	Ju 290/0172	PI+PT	Ju 290/0166	J4+GH	Ju 90/0005	9V+CK	Ju 290/0159
D-ALAT	Ju 89/4912	KR+LD	Ju 290/0173	PI+PU	Ju 290/0167	J4+HH	Ju 90/0006	9V+CK	Ju 290/0173
D-ANBS	Ju 90/4917	KR+LE	Ju 290/0174	PI+PV	Ju 290/0168	J4+JH	Ju 90/0007	9V+DK	Ju 290/0161
D-AOKD	Ju 90/4918	KR+LF	Ju 290/0175	PI+PW	Ju 290/0169	J4+KH	Ju 90/0009	9V+DK	Ju 290/0177
D-APFH	Ju 90/4919	KR+LG	Ju 290/0176	SB+QB	Ju 290/0152	T9+FK	Ju 290/0153	9V+DK	Ju 290/0178
D-APZR	Ju 90/0002	KR+LH	Ju 290/0177	SB+QC	Ju 290/0153	T9+UK	Ju 290/0182	9V+EK	Ju 290/0162
D-AQJA	Ju 90/4920	KR+LI	Ju 290/0178	SB+QD	Ju 290/0154	T9+VK	Ju 290/0183	9V+FK	Ju 290/0168
D-ASND	Ju 90/0006	KR+LJ	Ju 290/0179	(SB+QE)	Ju 290/0155	T9+WK	Ju 290/0185	9V+FK	Ju 290/0179
D-ATDC	Ju 90/0008	KR+LK	Ju 290/0180	SB+QF	Ju 290/0156	9V+AB	Ju 290/0191	9V+FK	Ju 290/0188
D-AURE	Ju 90/4915	KR+LL	Ju 290/0181	SB+QG	Ju 290/0157	9V+BC	Ju 290/0158	9V+FK	Ju 290/0193
D-AVMF	Ju 90/0010	KR+LM	Ju 290/0182	SB+QH	Ju 290/0158	9V+CC	Ju 290/0159	9V+GK	Ju 290/0164
BD+TX	Ju 290/0001	KR+LN	Ju 290/0183	SB+QI	Ju 290/0159	9V+AH	Ju 290/0158	9V+GK	Ju 290/0181
BG+GX	Ju 90/0006	KR+LO	Ju 290/0184	SB+QJ	Ju 290/0160	9V+BH	Ju 290/0160	9V+HK	Ju 290/0167
BG+GY	Ju 90/0007	KR+LP	Ju 290/0185			9V+BH	Ju 290/0172	9V+IK	Ju 290/0163
BG+GZ	Ju 90/0008	KR+LQ	Ju 290/0186	A3+AB	Ju 290/0182	9V+CH	Ju 290/0163	9V+KK	Ju 290/0169
BJ+OV	Ju 90/0009	KR+LR	Ju 290/0187	A3+BB	Ju 290/0183	9V+CH	Ju 290/0171	9V+KK	Ju 290/0189
CE+YZ	Ju 290/0151	KR+LS	Ju 290/0188	A3+CB	Ju 290/0185	9V+DH	Ju 290/0166	9V+LK	Ju 290/0187
DJ+YE	Ju 90/4920	KR+LT	Ju 290/0189	A3+HB	Ju 290/0165	9V+DH	Ju 290/0170	9V+LK	Ju 290/0195
GF+GA	Ju 90/0003	KR+LU	Ju 290/0190	A3+OB	Ju 290/0186	9V+EH	Ju 290/0174	9V+MK	Ju 290/9190

Ju 290/390

Ju 290 A-1 Transporter

HD 151
MG 151 J
MG 81 Z
MG 81 Z

Vmax = 445 km/h in H = 5 km
Flugstrecke = 3100 km mit
8000 kg Nutzlast

Such-geräte
Einbau stärkerer Waffen
Kraft-stoff
Öl
HD 151/2
FL 131

BMW 801 D

Fernerkunder

Ju 290 A-3

Wie A-1 jedoch Fortfall der Trapo-ausstattung
verstärkte Bewaffnung
Panzerung der Waffenstände, Führersitze und Triebwerke
erweiterte FT-Anlage (FuG 10 m. K 2 u. FuG 16 Z)
Suchgeräte (Hohentwiel u. Neptun)
Schlauchboot
Einbau eines Rumpfbehälters

HD 151/1
HD 151/2
FL 131
MG 151 J
MG 151 J
MG 131 J

HD 151/2
Ölbehälter

Ju 290 A-5

Wie A-3 mit neuem B 1-Stand
geändertem Ölbehälter
und anderer Rumpfbehälterlage

HD 151/2
HD 151/2
MG 151 J
FL 131
MG 151 J
MG 131 J

Fernbomber

Nachtbomber

Transporter

Ju 290 A-6

Wie A-5 ohne B2-Stand
ohne Seitenstände
ohne Rumpfbehälter
ohne Suchgeräte
mit Trapoausstattung

HD 151/2
MG 151 J
MG 151 J
MG 131 J

BMW 801 E

HL 151 Z
Kanzel
HD 151 Z
HL 151 Z
neue Klappe
FDLC 151 Z
Behälter

Fernerkunder

Ju 290 C-1

Wie A-5 jedoch Umbau der Führerraumnase
Zellenverstärkung für 48 t Fluggewicht
Umbau der Waffenstände
neue Ladeklappe m. C2-Stand
Einbau eines 2. Rumpfbehälters

HD 151 Z
HD 151 Z
HL 151 Z
HL 151 Z
FDLC 151 Z

Fernbomber

Ju 290 D-1

Wie C-1 mit Abwurfanlage und Visiereinrichtung für HS
Wegfall des hinteren Rumpfbehälters

HD 151 Z
HD 151 Z
HL 151 Z
HL 151 Z
FDLC 151 Z

Nachtbomber

Ju 290 E-1

Bombenwanne

Wie C-1 mit Bombenwanne
ohne B-Stände
ohne Rumpfbehälter

HL 151 Z
HL 151 Z
FDLC 151 Z

Transporter

Ju 290 C-2

Wie C-1 ohne B2-Stand
ohne C2-Stand
ohne Rumpfbehälter
ohne Suchgeräte
mit Trapo-Ausstattung

HD 151 Z
HL 151 Z
HL 151 Z

BMW 801 E

Neues verlängertes Rumpfmittelstück
2 Tragflächen-Zwischenstücke mit Triebwerken

Fernerkunder

Ju 390

Wie 290 C-1 jedoch Rumpfverlängerung und zus. Einbau von
2 Tragflächen-Zwischenstücken m. 5. u. 6. Triebwerk
Einbau von 6 Einheitstransportbehältern im Rumpf
4 Fahrgestellbeine mit 8 x 1220 Ø Rädern

HD 151 Z
HD 151 Z
HL 151 Z
HL 151 Z
FDLC 151 Z

Fernbomber

Ju 390

Wie Ju 390 (Fernerkunder) mit Abwurfanlage und
Visiereinrichtung für HS

HD 151 Z
HD 151 Z
HL 151 Z
HL 151 Z
FDLC 151 Z

S 40
J. 43 29 5a

Anlage 9

Flugzeugbestand der Lufttransportstaffel 290
Transportfliegerstaffel 5
(11.)/14./TG.4
(nach den Flugzeugbestandslisten des
Generalquartiermeisters 6.Abt., BA/MA RL 2/1702 ff.)

(vom Zeitpunkt der Aufstellung
bis zum 31. Dezember 1944)

	Jahr	1943										
	Stichtag	29. Febr.	31. März	30. April	31. Mai	30. Juni	31. Juli	31. August	30. Sept.	31. Okt.	30. Nov.	31. Dez.
Zugang	aus der Neufertigung	1 Ju 290 (154) 1 Ju 252 (V5)								2 Pi 108 (J4+AH, BH)	2 Pi 108 (J4+EH, FH)	1 Pi 108 (J4+HH)
	aus der Reparatur (Überholung)	1 Ju 290 (152)										
	von anderen Verbänden	2 Fw 200 (NA+WN, NT+BN)		7 Ju 90 (z.T. bereits vor April zug.)		1 Ju 90						
Abgang	Verlust durch Feind-einwirkung				1 Ju 90 (0003, J4+FH)		1 Ju 90 (0007, J4+JH)	1 Ju 90 (V8, J4+BH)			1 Ju 90 (0006, J4+HH)	
	Verlust ohne Feind-einwirkung			1 Ju 290 (152, SB+QB) 1 Ju 252 (V5, J4+LH)	1 Ju 290 (154, J4+AH)				1 Ju 90 (0002, J4+EH)			
	zur Über-holung (Reparatur)											
	Abgabe an andere Verbände		1 Fw 200 C-5 (NT+BN)	1 Fw 200 (NA+WN)								1 Ju 90 (0009, J4+KH)
Bestand	Ju 290	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ju 90	0	0	7	7	8	7	6	5	5	4	3
	Ju 252	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fw 200	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pi 108	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	5
	Ar 232	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SM 90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SM 95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bf 108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fi 156	0	0	0	0	0	0	1 (?)	1	1	1 (?)	0
	Gesamt-bestand	4	4	8	7	8	7	6 (7?)	6	8	8 (9?)	8

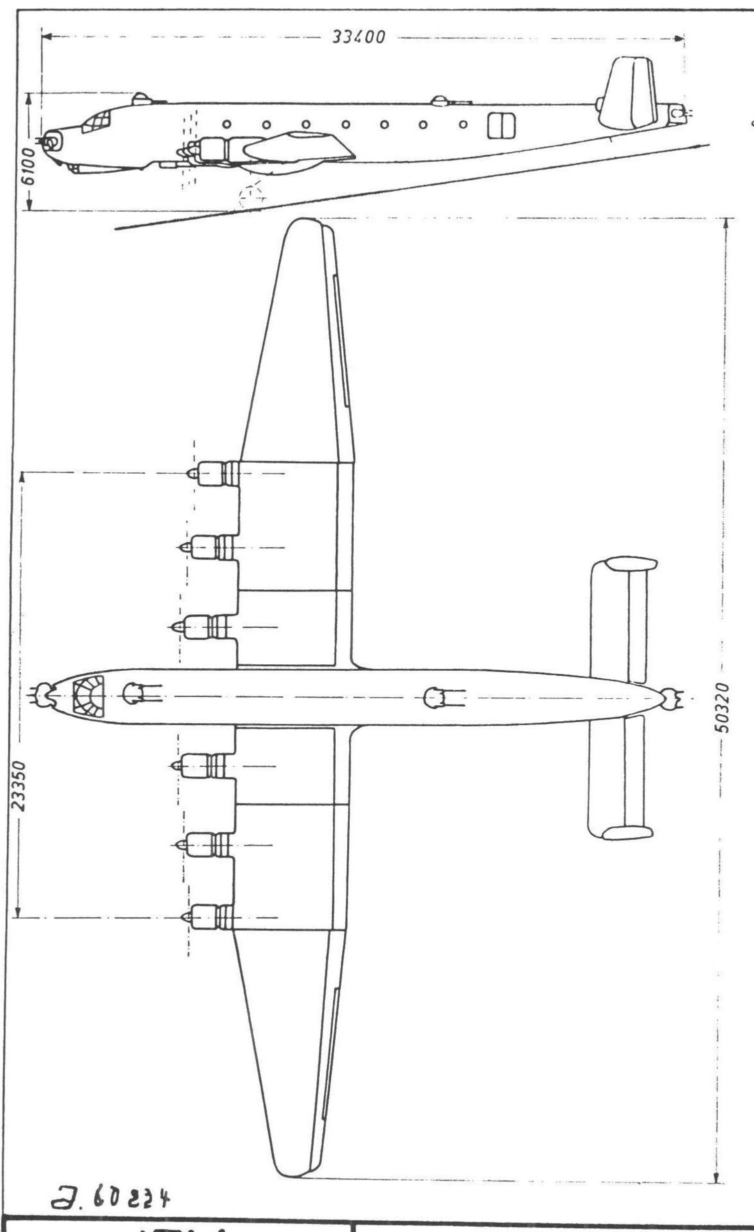
	Jahr	1944											
	Stichtag	31. Januar	29. Feb.	31. März	30. April	31. Mai	30. Juni	31. Juli	31. August	30. Sept.	31. Okt.	30. Nov.	31. Dez.
Zugang	aus der Neufertigung	3 Pi 108 (J4+JH, KH, LH)	1 Ju 252 (J4+MH)	1 Pi 108 (J4+NH)	1 Pi 108 (J4+OH)	1 Pi 108 (J4+PH)		1 Pi 108 (J4+QH)					
	aus der Reparatur (Überholung)									1 Ju 90 1 Pi 108	3 Ar 232		2 Fw 200 (G6+AY, FY?)
	von anderen Verbänden						1 SM 90 2 SM 95 6 Ar 232					1 Ar 232 1 Ju 252	
Abgang	Verlust durch Feind-einwirkung										1 Pi 108 (G6+FY)		
	Verlust ohne Feind-einwirkung				1 Pi 108 (24670, J4+EH)						1 Ju 90 (V7,G6+AY) 1 Pi 108 (?)	1 Pi 108 (?)	1 Ar 232 (?)
	zur Über-holung (Reparatur)								1 SM 90 (?)				
	Abgabe an andere Verbände								1 Ju 90 (?) 2 Pi 108 (?) 2 SM 95 3 Ar 232	1 Ar 232		1 Ju 252	
Bestand	Ju 290	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ju 90	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2
	Ju 252	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Fw 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Pi 108	8	8	9	9	10	10	11	9	10	8	7	7
	Ar 232	0	0	0	0	0	6	6	3	2	5	6	5
	SM 90	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
	SM 95	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0
	Bf 108	0	0	1 (?)	1	1	1 (?)	0	0	0	0	0	0
	Fi 156	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamt-bestand	11	12	13 (14?)	14	15	23 (24?)	24	17	16	16	16	17

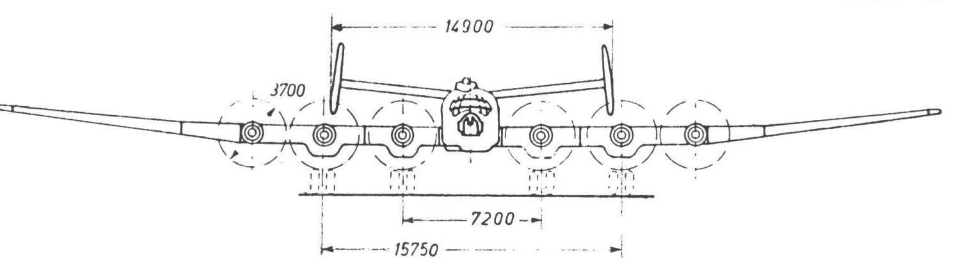
Flugzeugbestand der Fernaufklärungsgruppe 5
(nach den Flugzeugbestandlisten des
Generalquartiermeisters, 6.Abt., BA/MA RL 2/1702 ff.)
für die Zeit von der Aufstellung (23. Juli 1943)
bis zum 31. Dezember 1944.
(Ergänzung bis Mai 1945 nach anderen Quellen.)

	Jahr Stichtag	31. Juli	31. August	1943 30. Sept.	31. Okt.	30. Nov.	31. Dez.	31. Jan.	29. Feb.	31. März	30. April
Zugang	aus Neufertigung (Werknummern)	2 A-2 (158, 159)	3 A-3 (160, 161, 164)	1 A-3 (162)	1 A-3, 2 A-4 (163, 166, 167)	2 A-4, 1 A-5? (168, 169, 170?)	3 A-5 (171, 172, 174)	3 A-5 (175, 176, 173)	3 A-5 (177, 178, 179)	2 A-7 (186, 188)	1 A-7, 1 A-5 (189, 170)
Zugang	aus der Reparatur										
Zugang	von anderen Verbänden										1 A-2 (157)
Abgang	Verlust durch Feindeinwirkung					1 A-2 CK (159) 20.11.	1 A-5 CH (171) 31.12. (beschädigt)		3 A-5 FH (175) 16.2. DK (177) 16.2. FK (179) 19.2.		2 DH (166) 10.4. KK (169) 11.4. zerst. b. KG. 200
Abgang	Verlust ohne Feindeinwirkung					1 A-4 FK (168) 24.11. Absturz b. Start	1 A-3 DK (161) 26.12.				
Abgang	zur Überholung (Reparatur)				1 A-3 AK (163) 13.10. Bruch 30%	1 A-4 BK (166) 26.11. Bruch 20%					
Abgang	Abgabe an andere Verbände				(1 Do 17 P)		(1 Ju 88)			1 A-4 (169) an 1./KG. 200	
Bestand	Stab	1 Ju 88	1 Ju 88	1 Ju 88 1 Do 17 P	1 Ju 88	1 A-3 1 Ju 88	1 A-3	1 A-3	1 A-3	1 A-3	1 A-3
Bestand	1. Staffel		1 A-3	1 A-2 1 A-3	1 A-2 2 A-3	1 A-2 1 A-3 1 A-4	1 A-2 1 A-4 2 A-5	1 A-4 4 A-5	1 A-4 4 A-5	1 A-4 4 A-5 1 A-7	5 A-5 1 A-7
Bestand	2. Staffel	2 A-2	2 A-2 2 A-3	1 A-2 3 A-3	1 A-2 3 A-3 2 A-4	3 A-3 2 A-4	3 A-3 2 A-4	4 A-3 1 A-4 1 A-5	4 A-3 1 A-4 2 A-5	3 A-3 2 A-5 1 A-7	3 A-3 2 A-5 2 A-7
	Gesamtbestand	3	6	8	10	10	10	12	13	13	14

		31. Mai	1944 30. Juni	31. Juli	31. August	30. Sept.	31. Okt.	30. Nov.	31. Dez.	31. Januar	28. Feb.	1945 31. März	30. April
Zugang	aus Neufertigung (Werknummern)	5 A-7 (181, 187, 190, 191, 193)		2 A-7 (195, 196)	1 A-5, 1 A-1 (180, 151)								
Zugang	aus der Reparatur		1 A-5	1 A-3		1 A-3	1 A-2	1 A-3					
Zugang	von anderen Verbänden							1 A-2 (157) 1 A-5 (180) zurück v. Sondereinsatz Balkan					
Abgang	Verlust durch Feindeinwirkung	3 FK (188) 26.5. GK (164) 26.5. LK (187) 31.5.			1 GK (181) 16.8. (bei 1./KG. 200)	3 AB (191) 10.9. LK (195) 11.9. KK (189) 30.9.			1 CK (173) 4.12.				DH (170) 10.4. FK (193) 10.4. IH (196) 10.4. AK (160) 10.4. KH (180) 10.4. ? (184) 10.4.
Abgang	Verlust ohne Feindeinwirkung				FK (193) 16.8. CK (173) 17.8. BH (169) 18.8.							EK (162) 23.3. (Fahrw. schaden) repar.	AH (158) 22.4. (d. eig. Flak) EK (162) 30.4. unbrauchb. gem.
Abgang	zur Überholung (Reparatur)			1 A-5	1 A-5 (173) 1 A-7 (193)								
Abgang	Abgabe an andere Verbände			2 A-7 (181, 186) Abordnung zur 1./KG. 200		3 A-5 (174, 176, 178) 3 A-7 (186, 190, 192)	1 A-2 (157) 1 A-5 (180) abgest. z. Sondereinsatz Balkan		1 A-3 IK (163) ?? 1 A-5 (170) an E-St. Rechlin				2 CH (171) 21.4. BK (157) 21.4. (zu F.d.F.)
Bestand	Stab	1 A-3 / 1 A-7	1 A-7	1 A-7	1 A-7	1 A-7 (besch.)	Bis Kriegsende vorh., aber unbrauchbar. Diente als Ersatzteilquelle. Zum Schluß gesprengt.						
Bestand	1. Staffel	5 A-5 2 A-7	5 A-5 2 A-7	5 A-5 2 A-7	5 A-5 1 A-7	3 A-5 1 A-7	1 A-2 3 A-5 1 A-7	1 A-2 3 A-5 1 A-7	1 A-2 2 A-5 1 A-7	1 A-2 2 A-5 1 A-7	1 A-2 2 A-5 1 A-7	1 A-2 2 A-5 1 A-7	
Bestand	2. Staffel	2 A-3 2 A-5 5 A-7	2 A-3 2 A-5 5 A-7	2 A-3 2 A-5 5 A-7	2 A-3 1 A-5 2 A-7	3 A-3 1 A-5 1 A-7	1 A-2, 3 A-3 1 A-5 1 A-7	1 A-2, 3 A-3 1 A-5 1 A-7	1 A-2 2 A-3 1 A-7	1 A-2 2 A-3 1 A-7	1 A-2 2 A-3 1 A-7	1 A-2, 1 A-3 1 A-5 1 A-7	
	Gesamtbestand	17	17	17	12	10	11	11	8	8	8	8	0

Bemerkungen: 1. Bei den Werknummern ist in dieser Zusammenstellung aus Platzgründen die davor gehörende 0 weggelassen worden.
2. Als Grundlagen dienten Dokumente aus dem BA/MA Freiburg, wie Flugzeugbestandsmeldungen, Verlustmeldungen, Einsatzbereitschaftsmeldungen und Flugbücher. Da alle diese Dokumente nicht völlig fehlerfrei und lückenlos sind, kann es die Zusammenstellung auch nicht ganz sein.
3. Die nur zur Schulung neuer Besatzungen verwendeten Flugzeuge A-2 (W.Nr.0157 und 0158) werden zwischen Jan. und Okt. 1944 nicht im Bestand der beiden Staffeln geführt.





		Fernkampfflugzg. Triebw: BMW801TA Motor BMW801E +	Fernerkunder Triebw. BMW801TA Motor BMW801E +	Transporter Triebw. BMW801TA Motor BMW801E ++
Startleistung	PS	6x1970+6x84 kg Str.	6x1970+6x84 kg Str.	6x2500+6x125 kg St.
max Dauerleistung (H=2km)	PS	6x1520+6x76 kg Str.	6x1520+6x76 kg Str.	6x1630+6x114 kg Str.
Rüstgewicht	Kg	39700	39500	45000
Besatzung	Kg	900	800	600
Kraftstoff	Kg	25160	30400	17170
Schmierstoff	Kg	1400	1690	1030
Munition	Kg	2400	8400	1700
Bomben	Kg	4400	—	9500
Schlauchboot + Verpflegung	Kg	120	120	—
Abfluggewicht	Kg	74080	75010	75000
Leistungen				
Geschwindigkeit v_{max} bei G_m (H=2km)	Km/Std.	472	473	(H=0 km) 469
Flugstrecke (errechnet) (H=2km)	Km	4740	5860	(H=6km) 4580
Dienstgipfelhöhe bei G_m; 6 mot.	m	8900	8650	8900
Roll+Startstrecke	m	1065/1450	1100/1500	720/1000

+) Die Daten sind den Leistungsblättern 390/17, 18, 22 entnommen

++) Nur Richtwerte

JFM FTH–FN	Leistungen und Hauptabmessungen des Flugzeuges Ju 390 A-1	F-390.00-01 Dessau, den, 15.9.44

Anlage 11

Personalverluste während Erprobung und Einsatz

Personenverluste während der Flugerprobung bei Fa. Junkers und DLH

8. Februar 1938, Libbesdorf, Absturz Ju 90 V1, W.Nr.4913.

Flugvers.ing.	Hahnemann, Alfred	tot	

26. November 1938, Bathurst, Absturz nach dem Start.

Junkerswerke Dessau, Ju 90 V2, W.Nr.4914, D-AIVI.

Flugkapt.	Untucht, Robert	FF	DLH
Flugkapt.	Blankenburg, Joachim	FF	DLH
Ob.flugmasch.	Gillwald, Kurt	BM	DLH
Flgz.funker	Sager, Theodor	BF	DLH
Flugmasch.	Lardong, Heinrich	BM	Junkers
Fluggäste:			
Dipl.-Ing.	Pfäfflin, Karl		BMW
Ing.	Hasenmüller, Fritz		BMW
Fl.Stabsing.	Schwendler, Heinrich		RLM
Kapitän	Andrae, Ewald		RLM
Kapitän	Benthien, Alfred		RLM
Kapitän	Sutter, Walter		RLM
Dipl.-Ing.	Fessler, Arthur		Junkers

Verluste während des Streckeneinsatzes bei der DLH

8. November 1940, Brauna b. Kamenz/Sa., Absturz wegen Vereisung.

DLH Ju 90, W.Nr.90 0010, D-AVMF „Brandenburg".

Flugkapt.	Stache, Hermann	FF
Flugleiter	Germershausen, Fritz	2. FF
Funkermasch.	Ahlers, Helmuth	BM
Funkermasch.	Schöner, Hans	2. BM
Flugz.funker	Lorenz, Walter	BF
Flugbegleit.	Abel, Brigitte	Stewardess

Neben der Besatzung kamen 23 Fluggäste ums Leben.

10. Juli 1940, Udine/Italien, irrtüml. Angriff eines ital. Jägers.

DLH Ju 90, W.Nr.90 0008, D-ATDC „Hessen".

Kurier	Paege, Hermann	durch Mg-Schüsse schwer verletzt, später gestorben

Verluste während des Einsatzes beim Lufttransportführer Stalino

13. Januar 1943, Pitomnik/Stalingrad, Absturz nach dem Start.

KGr.z.b.V.200, Ju 290 V1, W.Nr.0001, BD+TX.

Flugkapt.	Hänig, Walter	FF	Junkers
Fl.-Obering.	Stiefel, Robert	BM	Junkers
Uffz.	Kraettke, Helmut	BF	
Uffz.	Schallert, Ewald	BF	
Fw.	Spiegel, Alfred	BS	
Uffz.	Lutz, Heinz	BS	(verletzt)

außerdem 40 Tote und 35 Verletzte unter den Insassen.

Verluste während des Einsatzes bei der Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr. 5)

Nr. 1 (Zeitraum vom 1. Juli 1943, dem Tag der Aufstellung, bis zum 20. November 1943)

19. November 1943, Ost-Atlantik westlich Portugal.

Stab FAGr. 5, Ju 290, W.Nr. und Kz. unbekannt.

Fw.	Bauer, Walter (verwundet durch überschweres MG)	BS

20. November 1943, Ost-Atlantik nördlich Cap Ortegal.

2./FAGr. 5, Ju 290 A-2, W.Nr.0159, 9V+CK.

Lt.	Friedrich, Hans	FF
Lt.	Sachse, Gottfried	FF
Lt.	Arnold, Heinz	Beob
Uffz.	Schief, Wilhelm (am 15.12.1943 bei La Coruña/Spanien angeschwemmt und dort am 16.12. beerdigt)	BF
Uffz.	Weber, Friedrich	BF
Fw.	Gerschwitz, Erwin	BM
Uffz.	Martens, Adolf	BS
Ogfr.	Bentke, Horst	BS
Gfr.	Engelleitner, Heinz	BS

Lt. engl. Rundfunk wurde Maschine als abgeschossen gemeldet.

Nr. 2 (Zeitraum 21. bis 25. November 1943)

24. November 1943, Mont de Marsan.

2./FAGr. 5, Ju 290 A-4, W.Nr.0168 (vermutl. 9V+FK).

Lt.	Adler, Wolfgang	Beob u. Kdt.
Ofw.	Mohr, Josef (nachträgl. zum Lt. [Kr.O.] befördert)	FF
Fw.	Greihe, Herbert	FF
Ofw.	Werner, Hans	BF
Uffz.	Scheurer, Karl	BF
Fw.	Borchert, Paul	BM
Uffz.	Fridetzki, Paul	BM, BS
Ogfr.	Wienken, Theodor	BS
Gfr.	Zelenka, Josef	BS

Absturz kurz nach Start zum Feindflug, Aufschlagbrand.

Nr. 3 fehlt, müßte den Zeitraum 26. November 1943 bis 3. Januar 1944 umfaßt haben, wenn die bei den übrigen Verlustmeldungen der Gruppe erkennbare Systematik beibehalten wurde. Darin hätte sowohl der Verlust eines Flugzeugs A-5 der 1. Staffel enthalten sein müssen, das laut Bestandsmeldung des Gen.qu.m. zum Jahreswechsel 1943/44 durch Feindeinwirkung verloren gegangen ist, als auch der folgende, aus den Flugzeugverlustmeldungen hervorgehende Absturz.

26. Dezember 1943, gegen Berg bei Lesaca/Spanien geflogen.

2./FAGr. 5, Ju 290 A-3, W.Nr.0161, 9V+DK.

Hptm.	Schmoll, Richard	Beob u. Kdt.
Oblt.	Nedela, Werner	FF
Lt.	Fliege, Hans	FF
Uffz.	Gudde, Alfred	Nautiker
Fw.	Rekersdress, Aloisius	BF
Uffz.	Matt, Oskar	BF
Fw.	Widra, Adolf	BM

Uffz.	Margowski, Franz	BS
Uffz.	Schramm, Gerhard	BS
Uffz.	Sobotzki, Valentin	BS

Nr. 4 (Zeitraum 4. Januar bis 16. Februar 1944)

16. Februar 1944, Atlantik (Planquadrat 25W/6336).

2./FAGr. 5, Ju 290 A-5, W.Nr.0177, 9V+DK.

Hptm.	Bergen, Karl-Friedrich	FF	Staffelkapitän
Oblt.	Baumgartner, Kurt	FF	
Lt.	Glöcklhofer, Martin	Beob	
Ofw.	Felleckner, Heinz	BF	
Fw.	Schacht, Heinz	BF	
Uffz.	Beninde, Gottfried	BM	
Ofw.	Ebner, Ludwig	BS	
Uffz.	Daniel, Jakob	BS	
Ogfr.	Zinke, Karl	BS	
Ogfr.	Neubauer, Josef	BS	
Referendar	Cordes, Werner	Wetterdienst	

Lt. engl. Rundfunk im Atlantik durch Trägerflugzeuge abgeschossen.

16. Februar 1944, Atlantik, westsüdwest Irland.

1./FAGr. 5, Ju 290 A-5, W.Nr.0175, 9V+FH.

Lt.	Elfert, Eberhard	FF
Ofw.	Oberhauser, Conrad	FF
Lt.	Pape, Albert	Beob
Ofw.	Holzmann, Albert	BF
Uffz.	Dreißig, Rudolf	BF
Ofw.	Zech, Otto	BM
Ofw.	Hausmann, Wilhelm	BS
Ofw.	Schlatthaus, Gustav	BS
Fw.	Barlau, Erich	BS
Ogfr.	Pfeffer, Albert	BS

Lt. engl. Rundfunk durch Feindjäger abgeschossen.

Nr. 5 (Zeitraum 17. bis 19. Februar 1944)

19. Februar 1944, Atlantik.

2./FAGr. 5, Ju 290 A-5, W.Nr.0179, 9V+FK.

Oblt.	Schmidt, Karl-Heinz	FF
Ofw.	Albers, Gustav	FF
Lt.	Barth, Hermann	Beob
Fw.	Poetter, Max	BF
Fw.	Hähndel, Gerhard	BF
Ofw.	Cudock, Emil	BM
Uffz.	Hofmann, Andreas	BS
Uffz.	Wermes, Bernhard	BS
Ogfr.	von Soosten, Walter	BS
Gfr.	Eimler, Helmut	BS

Lt. engl. Rundfunk durch Mosquito in der Biskaya abgeschossen.

Nr. 6 (Zeitraum 20. Februar bis 12. Mai 1944)

Keine Verluste an fliegendem Personal beim Flugbetrieb.

Nr. 7 (Zeitraum 12. bis 26. Mai 1944)

26. Mai 1944, Aufklärung westl. Portugal über Kap Ortegal.

2./FAGr. 5, Ju 290 A-7, W.Nr.0188, 9V+FK.

Oblt.	Bretnütz, Hans-Georg	FF
Lt.	Mahs, Hans	Beob
Uffz.	Bock, Wolfgang	FF
Fw.	Wiens, Fritz	BF
Ogfr.	Bauer, Friedrich	BF
Gfr.	Mrowczynski, Eduard	BM
Uffz.	Bruckhaus, Wilhelm	BS
Uffz.	Möller, Herbert	BS
Ogfr.	Horn, Karl	BS
Gfr.	Unger, Karl	BS

26. Mai 1944, Aufklärung westl. Portugal

1./FAGr. 5, Ju 290 A-4, W.Nr.0164, 9V+GK.

Lt.	Nonnenberg, Kurt	FF	verwundet, gefangen
Ofw.	Hartig, Gerhard	FF	gefallen
Lt.	Koitka, Hans	Beob	gefangen
Fw.	Meyer, Wilhelm	BF	gefangen
Uffz.	Elies, Walter	BF	gefallen
Ofw.	Looschelders, Aloys	BM	gefallen
Fw.	Butschies, Erich	BS	gefallen
Fw.	Köhler, Herbert	BS	verwundet, gefangen
Uffz.	Baur, Hans	BS	gefangen
Uffz.	Demarteau, Peter	BS	gefallen

Flugz. lt. engl. Bericht durch 2 Hurricanes in Brand geschossen, Besatzung nach Wasserlandung von Geleitfahrzeugen geborgen.

Nr. 8 (Zeitraum 27. bis 31. Mai 1944)

30. Mai 1944, Sicherungsaufklärung Biskaya, auf dem Rückweg bei Posada de Llanes/Spanien gegen Berg geflogen.

2./FAGr. 5, Ju 290 A-7, vermutlich W.Nr.0187, 9V+LK.

Lt.	Ernst, Heinz	FF
Uffz.	Steinbock, Martin	FF
Fhj.Fw.	Haberer, Hans	Beob
Fw.	Borntrink, Walter	BF
Uffz.	Hertz, Wolfgang	BF
Uffz.	Strobel, Friedrich	BM
Ofw.	Schmahlfeldt, Willi	BS
Fw.	Borkowski, Otto	BS
Fw.	Bartoschewski, Kurt	BS
Uffz.	Janke, Alfred	BS
Ogfr.	Neumann, Paul	BS

Nr. 9 (Zeitraum 31. Mai bis 15. Juni 1944)

13. Juni 1944, Terroristen-Erdkampf in Aire und Grenade.

1./FAGr. 5

Hptm.	Schoof, Walter	FF	schwer verwundet 16.6. gestorben
Uffz.	Wolk, Adam	FF	gefallen
Fw.	Starge, Hermann	BM	schwer verwundet
Uffz.	Losch, Herbert	BS	gefallen
Gefr.	Pütz, Heinz-Emil	Beob	schwer verwundet
Gefr.	Gierschner, Manfred	BF	schwer verwundet

2./FAGr. 5

Fw.	Hille, Horst	FF	schwer verwundet
Fw.	Broszio, Emil	BF	schwer verwundet
Uffz.	Roth, Hans	BS	verwundet

Nr. 10 fehlt (Zeitraum vom 16. Juni bis 27. November 1944)

Verluste beim Junkers-Stammwerk in Dessau

16. August 1944, Tagesangriff auf Werk und Umgebung.

Flugkapt.	Hesselbach, Peter	mit Frau und Sohn durch Bombenvolltreffer umgekommen.

Fortsetzung Verluste während des Einsatzes bei der FAGr. 5

Nr. 11 (Zeitraum 28. November bis 31. Dezember 1944)

2./FAGr. 5

16. Dezember 1944 Müllheim/Baden, Volltreffer durch Ferngeschütz.

Fw.	Koch, Günther	BF	gefallen
Fw.	Broszio, Emil	BF	gefallen
Fw.	Niehaus, Gerhard	BF	gefallen
Fw.	Niggemann, ?	BF	schwer verwundet

Lt. Meldung der 2./FAGr. 5 (ohne Nr. und ohne Angabe des Zeitraums).

10. April 1945, Bombenangriff Abstellplätze Roggentin/Rechlin.

Fw.	Schneiders, Wolfgang	BF	gefallen
Fw.	Walter, Georg	Waff.-Uffz.	gefallen
Ogfr.	Dömsch, Karl	Elektr.	gefallen
Gefr.	Bader, Karl	Elektr.	gefallen

Lt. Bericht des Oberfeldwebels Walter Kroll (1./FAGr. 5).

22. April 1945 Rückflug von Roggentin nach Neubiberg, Beschuß durch eigene Flak, Absturz nach Brand.

1./FAGr. 5, Ju 290 A-2, vermutlich W.Nr.0158, 9V+AH.

Lt.	Dittrich, Günter	1. FF
Ofw.	Kistler, Martin	2. FF
Oblt.	Rehne, Hans	Beob
Ofw.	Rudolph, Günther	1. BF
Fw.	Frohn, Erich	2. BF
Fw.	Werner, Rolf	BM
Ofw.	Kroll, Walter	BS
Ofw.	Drescher, ?	BS

dazu 3 oder 4 namentlich nicht bekannte Uffz. und Mannsch. als Bordschützen. Als Fluggäste flogen mit

Oblt.	Rodenburg, Rolf	2. Staffel
Lt.	Thomas, Augustin	1. Staffel

ferner 2 oder 3 namentlich nicht bekannte Nachrichtenhelferinnen.

Verluste während des Einsatzes bei der I./KG. 200

Nr. 11 23. Mai 1944, Feindbeschuß Südrußland.

1./KG. 200, Ju 290 A-9, W.Nr.0185, A3+CB.

Fw.	Cremer, Willi	Absetzer, gefallen

Nr. 12 11. Juni 1944, vermißt Südraum Ostfront.

1./KG. 200, Ju 290 A-9, W.Nr.0182, A3+AB.

Lt.	Jenichen, Heinrich	FF
Stfw.	Thon, Gerhard	Beob
Ofw.	Wiedeler, Hans	BF
Ofw.	Melzer, Willi	BM
Uffz.	Glomsda, Erich	BM
Uffz.	Fritzges, Heinrich	Absetzer
Ogfr.	Melcher, Hans-Walter	BS
Ogfr.	Goergen, Bruno	BS

14. Juni 1944 vermißt Südraum Ostfront, Ort unbekannt, Ursache Erdkampf.

Ofw.	Möller, Herbert	FF
Lt.	Wagner, Wilhelm	Beob
Oblt.	Hansen, Hans (nachtr. z. Hptm. befördert)	BF
Ofw.	Hermann, August-Karl	BM
Ofw.	Gundlach, August	BM
Ogfr.	von Hoegen, Karl	Absetzer
Uffz.	Adolphy, Werner	BS
Ogfr.	Schmitt, Adolf	BS
Ogfr.	Zeuner, Helmut	BS

Zum Flugzeug selbst enthält die Meldung keine Angaben. Vermutlich war es die von der FAGr. 5 abgegebene W.Nr.0167, 9V+HK.

Verluste während des Einsatzes bei der Fliegerstaffel des Führers

24. März 1945, München Riem, Ju 290 A-7, W.Nr.0192, KR+LW.

Hahn, Peter, Flugzeugprüfer Fa. Junkers, durch Bomben getötet.

Quellenverzeichnis

(Dokumente zur Entwicklung, Erprobung und zum Einsatz Ju 89, Ju 90, Ju 290 und Ju 390)

Zu den im Text stehenden Zahlen in eckigen Klammern finden sich hier Hinweise auf Art und Herkunft der Dokumente, welche Grundlage der jeweiligen Aussage sind.

Verwendete Abkürzungen:
AVA = Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen
BA = Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg
DM = Deutsches Museum München
DW = Dornier Werksarchiv Immenstaad
IWM = Imperial War Museum London
LH = Lufthansa Archiv Köln
NAS = National Air & Space Museum Washington
NAW= National Archives Washington

Fehlende Angaben zum Fundort weisen auf Privatbesitz der Verfasser hin.

Nummer	Datum	Aktenzeichen	Art	Ursprung	Verfasser	Fundort
1	?	ohne	Buch	DVA Stuttgart	Karl-Heinz Völker	
2	30.11.75	ohne	Ausarbeitung	Führgs.akademie d. Bw.	Bernd Weber	
3	?	ohne	Ausarbeitung	Dornier Projektbüro	Dir. Eugen Jäger	DW
4	31.10.33	M./Bo.	Schreiben an Dornier	Berliner Büro Dornier	Otto Milatz	DW
5	1.11.35	LC Nr.12591/35 gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
6	31.01.26	Dessau Referat III	Ausarbeitung	Reichswehrministerium	Hptm. Helmuth Wilberg	BA
7	?	ohne	Buch	DVA Stuttgart	Horst Boog	
8	?	?	Entwicklungsauftrag	Organisationsabt.Tr.Amt	Major Helmuth Wilberg	BA
9	18.11.27	?	Übersicht	Rohrbach	?	
10	04.08.28	?	Bericht	Wa B 6F	?	BA
11	16.05.29	Wa.A.BbNr.330/29 Wa.L.Prw.gKdos „Z"	Schreiben	Reichswehrministerium	?	BA
12	18.02.32	Wa Prw 8 Bb.Nr.801/32 gKdos	Vortragsprotokoll	Reichswehrministerium	Oberst Wilhelm Wimmer	BA
13	06.07.33	LA Nr.1432/33. A 1.gKdos	Ausarbeitung	RLM	? gez. Wever	BA
14	12.05.34	LC II gKdos	Bespr.-Niederschrift	RLM/GL/C	?	BA
15	17.04.36	LA Nr.845/36 gKdos A I 3	Entwicklg.-Richtlinien	RLM A (Generalstab)	Walter Wever	BA
16	06.05.36	?	Schreiben	RLM/GL/C	?	BA
17	08.05.35	LC II Nr.7650/35 II 1 gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
18	08.07.35	LC II Nr.10109/35 II 1 gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
19	09.07.36	Mikrofilm T 177/17	Bericht	JFM	?	NAW
20	04.08.36	?	Schreiben an Dornier	RLM/GL/C	?	DW
21	01.10.36	LC II Nr.1380/36 1 z.b.V. gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
22	10.01.38	?	Abnahmebescheinigung	BAL	?	DW
23	01.01.35	?	Beschaffungsprogramm	RLM/GL/C	?	BA
24	09.09.40	FSD-Fertig.büro Sn./Pr.	Aktenvermerk	JFM	Schleifstein	DM
25	?	ohne	Flugbuch	JFM	FVI Erich Gast	
26	01.04.37	LC II 1a Nr.5198/37 gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
27	?	ohne	Flugbuch	JFM	FF Rupprecht Wendel	
28	?	ohne	Flugbuch	JFM	FVI Werner Hotopf	
29	?	ohne	Flugzeugverzeichnis	DLH	?	LH
30	?	ohne	Buch	Harborough Publishing Co	Cooper/Thetford	
31	01.01.36	LC Nr.13616/35 II 1 gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
32	01.04.36	LC II Nr.250/36 1 z.b.V. gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
33	09.07.36	ohne	Bericht	JFM	?	BA
34	01.07.36	LC II Nr.870/36 1 z.b.V. gKdos	Flugz.-Entwickl.progr.	RLM/GL/C	?	BA
35	14.12.36	M./Bo.	Schreiben an Dornier	Berliner Büro Dornier	Otto Milatz	DW
36	?	ohne	Chronik	JFM	?	DM
37	14.02.38	ohne	Protokoll	DVL-PfL	?	DM
38	08.02.38	1./38 Blatt 26	Lageskizze	Luftamt Braunschweig	Eg.	
39	11.02.38	ohne	Bericht	Interavia	?	
40	?	ohne	Flugbuch	JFM	FVI Anton Endres	
41	04.12.38	TK.zN/E. Ze 7	Bericht	JFM	zur Nieden, DLH	LH
42	04.12.38	TK.zN/Ku.Ze 7	Unfallbericht	JFM	?	LH
43	18.01.39	ohne	Bericht	JFM	Reginald Schinzinger	LH
44	02.12.38	ohne	Bericht	DLH Flugleitung	Court	LH
45	04.12.38	ohne	Bericht	DLH	Flugkapt. Hugo Wiskandt	LH
46	19.07.38	ohne	Vortrag (Vorf.Tempelh.)	JFM	Ernst Zindel	
47	07.09.38	Br/Z	Aktennotiz	HV-Propaganda- u. Pressedienst	Brennwald	DM
48	30.06.39	TE	Vierteljahresbericht	DLH TE	?	LH
49	11.10.41	FP 113 Schu/Sl	Rundschreiben	DLH Flugbetriebsleitung	Jahn	LH
50	31.12.39	Nr. 33	Halbjahresbericht	DLH TE	Dr. Rudolf Stüssel	LH
51	11.02.41	LC 2 Nr.4466/41 (II Z)	Vorbescheid	RLM/GL/C 2	Roluf Lucht	BA
52	?	Mikrofilm T 177/35	Mikrofilm	JFM	?	NAW
53	?	ohne	Flugbuch	JFM	FF Alfred Funke	
54	?	ohne	Flugbuch	JFM	FVI Karl-Heinz Fensterer	
55	31.03.39	TE	Vierteljahresbericht	DLH TE	?	LH
56	01.06.38	LC 7/V.171/38 geh. Az.89 a-m	Vorbescheid	RLM/LC	Roemer	BA
57	29.04.38	HVF-TA N/Bü. Nr.9061 L Bl.1	Datenblatt	JFM	?	DM
58	04.05.38	HVF-TA Ld/Bü. Nr.90118 H	Datenblatt	JFM	?	DM
59	04.05.38	HVF-TA Ld/Bü. Nr.9073 H	Datenblatt	JFM	?	DM
60	06.05.38	HVF-TA Ld/Bü. Nr.9053 H	Datenblatt	JFM	?	DM
61	06.05.38	HVF-TA Ld/Bü. Nr.9078 H	Datenblatt	JFM	?	DM
62	28.05.38	KV.-TWB	Ausarbeitung	JFM	?	DM
63	15.05.37	LC IV 1 B Nr.4203/36 II.Ang.	Schreiben an Wi.Gru.LI	RLM	Ploch	BA
64	04.11.37	GL/C	Freigabe	RLM/GL/C	?	DM
65	26.01.40	Da./Hs. Nr.90/217	Versuchsbericht	JFM Kobü	?	DM
66	01.04.39	ohne	Vertriebsprogramm	JFM	?	Mohr
67	09.08.39	Gen.stab, 6.Abt., Nr.2701/39 gKdos	Schreiben an GL	Gen.stab Lw, Gen.Qu.m	?	BA
68	17.08.39	LC 2 Nr.3061/39 (II Z) geh.	Schreiben an JFM	RLM/GL/C 2	Ploch	BA
69	27.07.39	LC 2 Nr.5115/39 (II Z)	Vorbescheid	RLM/GL/C 2	Roluf Lucht	BA
70	?	ohne	Flugbuch	JFM	BM Heinz Schreiber	
71	26.10.39	LC 2 Nr.4284/39 (II Z) geh.	Vorbescheid	RLM/GL/C 2	Roluf Lucht	BA
72	27.09.37	ohne	Postkarte	JFM	Preuschen	

Nummer	Datum	Aktenzeichen	Art	Ursprung	Verfasser	Fundort
73	31.12.71	ohne	Buch	Verlag K. W. Schütz	Flugkapt. Hans Baur	
74	30.04.38	HVF-TA Ld/Bü. Nr.300438 A	Baubeschreibung	JFM	?	
75	?	ohne	Flugbuch	JFM	FVI Franz Boryn	
76	12.02.41	JFM-FTVA Dr./Zi	Baubeschreibung 120241	JFM	?	DM
77	?	?	Freigabe	RLM/GL/C	?	BA
78	01.04.39	Nr.135/39 LF 1 II A	Vorbescheid	RLM/GL/C	?	BA
79	26.04.39	ohne	Nullserienprogr. Nr.11	RLM/GL/C	?	BA
80	13.04.39	JFM-FVD 2/Gro/R	Zusammenstellung	JFM	?	BA
81	18.12.40	P 2815/681	Versuchsbericht	JFM Abt. Strömungstechnik	Dr. Strauss	DM
82	08.04.43	Nr.43/W/B	Versuchsbericht	AVA Göttingen	W. Krüger	AVA
83	31.12.38	ohne	Jahresbericht	DLH Kaufm. Leitung	?	LH
84	03.09.38	LC Nr.243/38 Ch.gKdos	Flugz.entw.programm	RLM/GL/C	?	BA
85	01.01.39	Nr.70/39 gKdos	Flgz.besch.progr.Nr.10	RLM/GL/C	?	BA
86	01.04.39	Nr.205/39 gKdos	Flgz.besch.progr.Nr.11	RLM/GL/C	?	BA
87	04.07.39	LC 2 Nr.1806/39 II Z geh.	Vorbescheid	RLM/GL/C	Lucht	BA
88	20.10.39	LC 2 Nr.4285/39 II Z geh.	Schrb. an Prof. Hertel	RLM/GL/C 2	Reidenbach	BA
89	?	ohne	Flugbuch	JFM	FF Hans-J. Pancherz	
90	24.06.44	Schm.-St./*	Lebenslauf	JFM	Schmidt-Stiebitz	Böhme
91	15.10.40	LC 2 Nr.14358/40 (III)	Vorbescheid	RLM/GL/C 2	Ploch	BA
92	05.10.40	Kobü-Ew Liebe/La.	Versuchsbericht	JFM Kobü	Liebe	DM
93	07.05.41	Kobü-Ew 937	Versuchsbericht	JFM Kobü	Hecker	DM
94	15.11.41	Re Nr.11915/41 geh.	Versuchsbericht	E-St. Rechlin E 5/IV 3	Dietz	DM
95	19.07.43	Tr.fl.f.1, I/NVW Br.B.Nr.950/43 geh.	Schreiben, Aufstellung	Tr.fl.f.1 Abt.I/N	?	BA
96	13.03.39	LC 2 Nr.405/39 (II Z) geh.	Schreiben an JFM	RLM/LC	Friebel, Flugbaumeister	BA
97	?	ohne	Flugbuch	JFM	FF Eduard Dautzenberg	
98	30.11.39	ohne	Monatsber.f.Verw.rat	JFM	?	Mohr
99	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Ofw. Willi Rehrmann	
100	31.12.42	RL 3/v.253	Bericht	E-Stelle Tarnewitz	?	BA
101	20.01.43	Müller I/Dor./Gl.	Reisebericht	JFM	Fritz Müller	
102	04.03.43	ohne	Erfahrungsbericht	LTS 290/JFM	Fritz Müller	
103	20.04.43	/Gl.	Erfahrungsbericht	LTS 290/JFM	Fritz Müller	
104	01.05.43	ohne	Einsatzbericht	LTS 290/JFM	Fritz Müller	
105	04.09.43	ohne	Erfahrungsbericht	JFM	Fritz Müller	
106	13.07.39	LC 2 Nr.2858/39 (II Z) geh.	Vorbescheid	RLM/GL/C 2	Ernst Udet	BA
107	20.10.39	LC 2 Nr.4286/39 II Z geh.	Schrb. an Prof. Hertel	RLM/GL/C 2	Reidenbach	BA
108	01.01.42	RLM GL/C-B2 Nr.2154 gKdos (I)	Flugzeugtypenblatt	GL/C-B2	?	BA
109	31.07.42	RLM GL/C-E Nr.270142	Flugzeugtypenblatt	GL/C-E/J	?	BA
110	11.02.41	LC 2 Nr.4467/41 (II Z)	Vorbescheid	RLM/GL/C 2	Roluf Lucht	BA
111	01.03.41	LC 2I Nr.436/41 gKdos	Tabelle	LC 2I	Bi	BA
112	01.07.41	LC 2I Nr.1374/41 gKdos	Tabelle	LC 2I	Bi	BA
113	01.02.42	GL/C-B 2I Nr.491/42 gKdos	Tabelle	GL/C-B 2I	Bi	BA
114	29.02.40	GL 1 IA az 89 a-m Nr.942/40 geh.	Besprech.niederschrift	RLM/GL 1	Schmidtler	BA
115	31.03.40	ohne	Bericht	DLH TE	?	LH
116	16.09.42	?	Lieferplan	RLM/GL/C	?	BA
117	05.11.41	Lw.Führgsst.IT Nr.804/41 g.Kdos.(2)	Besprechungsnotiz	Luftwaffenführungsstab IT	?	BA
118	24.07.42	Nr.1150/42 gKdos	Schreiben	Chef d.Generalstabes LW	Hans Jeschonnek	BA
119	17.03.43	GL/C-B 2/I Nr.15712/43 gKdos	Aktenvermerk	RLM/GL/C	?	BA
120	06.03.43	Gen.d.Aufkl.fl.Nr.2208/43 gKdos	Bespr.unterlage GL	L.In.1	?	BA
121	18.01.43	FTH-Gesamtplanung Hv/Mö.	Schreiben an GL/C-B 2	JFM, Techn. Hauptbüro	?	DM
122	05.04.43	GL/C-B 2 Nr.15730/43 gKdos (IB)	Schreiben an Verteiler	RLM/GL/C-B 2	Belter	BA
123	27.04.43	ST/GL/C-E 2 Nr.7200/43 gKdos	Bespr.protokoll	RLM/GL/C-E 2	?	BA
124	30.04.43	ohne	Schreiben	Sonderausschuß F1	Thiedemann	DM
125	10.05.43	JFM Büro Berlin /Lö	Aktenvermerk	Leiter Sonderaussch. F1	Dr. Krückel	DM
126	02.09.43	FTV-Au/Ki/S. (453) Nr.K.1547 geh.	Bespr.protokoll	JFM	?	DM
127	02.03.44	Kobü-TL-G Losch/Be Nr.963	Aktenvermerk	JFM Kobü	Konrad Eichholtz	DM
128	30.04.44	Kobü-Entwurf 290/349	Leistungsdatenblatt	JFM Kobü	Bo.	DM
129	13.04.44	Nr.290/339 Kobü-Entwurf Schr./Fr.	Tabelle	JFM Kobü	?	DM
130	15.05.44	GL/C-Pr I B 3 gKdos	Flugz.-Progr. (Junkers)	RLM/GL/C	?	BA
131	01.09.44	TLR Fl.Nr.8575/44 gKdos (E-2)	Flugz.-Baureih.-Blatt	RLM/Chef TLR	?	BA
132	?	ohne	Flugbuch	JFM	FF Friedrich-Karl Maringer	
133	?	ohne	Festschrift	VFW-Fokker	Hans Pasche	VFW
134	20.07.43	FLA.679/43 Pan/We	Unfallbericht	JFM Kobü Flugabteilung	FF Hans-J. Pancherz	
135	27.04.42	GL/A-Rü/Nr.208/42 gKdos	Bericht	GL/A	Obersting. D. Schwencke	BA
136	24.04.44	GL/C-B 2IA	Flugz.-Progr. (Junkers)	RLM/GL/C	?	BA
137	31.05.44	GL/C-E Nr.31592/44 geh. (E 6 IV)	Schreiben an E 6 Tarn.	GL/C-E	Herrmann	Mohr
138	29.06.44	GL/C-E 6 Nr.31828/44 geh. (E 6 IV)	Schreiben an E 6 Tarn.	GL/C-E	Mix	Mohr
139	09.05.42	C-E 2 Nr.2976/42 geh.	Vortragstext	G.L.C-E 2/II	Friebel, Flugbaumeister	Böhme
140	?	ohne	Flugbuch	JFM	FF Konrad Beyer	
141	?	ohne	Flugbuch	JFM	BM Fritz Pflug	
142	25.05.44	ohne	Protokoll	GL	?	BA
143	11.08.44	A.D.I.(K) Rep.No.441/1944	Intelligence Report	Air Ministry	S. D. Felkin	IWM
144	01.09.44	TLR Fl.Nr.8576/44 gKdos (E-2)	Flugz.-Baureihen-Blatt	Chef TLR	?	
145	01.10.44	JFM-PTVA Dr./Sft.	Baubeschrbg.Nr.021044	JFM	?	
146	15.09.44	F-390.00-01 (J 60234)	Zeichng. mit Datenblatt	JFM FTH-FN	?	
147	19.10.44	FTH-FN Ju 390	Aufstellung	JFM	?	
148	26.10.44	FTH-FN F-390.00-06, J60228	Zeitplan	JFM	?	
149	07.11.44	ohne	Studie	FAGr.5	Hptm. Georg Eckl	
150	?	ohne	Flugbuch	E-Stelle Rechlin	Oblt. Joachim Eisermann	
151	27.06.45	TSAGD5-No.3	Intelligence Report	USArmy ALSOS Mission	John W. Ebert jr.	NAS
152	31.10.38	OKL 2678	Mobilmachungsplan LW	R.d.L. und Ob.d.L.	?	LH
153	02.04.40	Flugbetr. 1./Landflug Gm/Du	Schreiben	DLH	?	LH
154	15.11.40	ohne	Unfallunters.bericht	DLH/RLM	?	LH
155	28.02.41	Kobü-Flugabt.Vers.ber. FIA 1228	Versuchsbericht	JFM Kobü-Flugabteilung	FVI Anton Endres	DM

Nummer	Datum	Aktenzeichen	Art	Ursprung	Verfasser	Fundort
156	30.11.40	AVA 40/7/17	Versuchsbericht	AVA Göttingen	Hentrich	AVA
157	04.09.44	RL 19/88	Kriegstagebuch	Luftgaukommando VII	?	BA
158	31.05.80	ohne	Artikel	Luftfahrt International	Günther Ott	
159	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Hptm. Heinz Braun	
160	28.10.88	ohne	Brief		Flugkapt. Rudolf Mayr	
161	16.12.44	ohne	Flugbuch	E-Stelle Re	BM Hans Auracher	
162	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Hptm. Emil Sachtleben	
163	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Oblt. Adalbert von Pechmann	
164	?	ohne	Buch	ALBA-Verlag	Karl Kössler	
165	19.04.40	111 und 53	Bericht	KGr.z.b.V. 107	?	BA
166	10.06.40	ohne	Bericht	KGr.z.b.V. 107	BM Paul Heerling	BA
167	?	ohne	Flugbuch	E-Stelle Tarnewitz	BM G. Kowalski	
168	31.07.91	ohne	Artikel	Jet & Prop Heft 3/91	Günther Ott	
169	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Fw. Rudolf Heina	
170	19.05.41	ohne	Brief		Brachwitz	
171	10.08.41	ohne	Flugbuch	LS-Verband	FF. Fw. Over	Schlaug
172	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Uffz. Karl Bolsinger	
173	30.11.42	35894-8 gelb	Meldungen	LTF beim Gen.Qu.m., 6.Abt.	?	BA
174	24.04.42	FTV-Au Bö/Wg	Brief	JFM	Böhme	
175	30.04.42	FSD/Pan	Reisebericht	JFM	Fritz Müller	
176	?	RL 2/1623 und 1624	Verlustlisten	Gen.Qu.m., 6.Abt.	?	BA
177	?	ohne	Flugbuch	JFM	Rolf Geyling	
178	10.03.43	ohne	Kriegstagebuch	KGr.z.b.V. 200	Maj. Willers	
179	12.01.43	ohne	Verlustmeldung Nr.5	2./KG.40 (f.KGr.z.b.V. 200)	?	
180	22.05.75	ohne	Brief 30 S.	Geyling	Rolf Geyling	
181	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Lt. Herbert Wagner	
182	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Uffz. Erwin Krieg	
183	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Fw. Gerhard Schade	
184	24.05.43	G-9 Sheet 1	Techn.Report No.116	HQ Northwest African AF	George C. McDonald	NAS
185	06.06.43	K 25384 D52.1/172	Techn.Report No.132	HQ Northwest African AF	George C. McDonald	NAS
186	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Ofw. Ludwig Baart	
187	04.08.43	ohne	Gefechtsbericht	LTS 290	Ofw. Hans-Georg Boldt	BA
188	19.08.43	ohne	Bericht	JFM	Fritz Müller	
189	20.09.43	ohne	Bericht	LTS 290	?	
190	04.10.43	FTV-Au/S.	Fernschreiben	Gen.Kdo XIV.Fl.korps	?	
191	08.10.43	ohne	Aktenvermerk	LTS 290	Kindler/Wasserkampf	
192	09.10.43	Nr.3051/43 geh.	Anweisung	Lfl.kdo.2/Chefing.	?	
193	28.09.43	ohne	Bericht	JFM	Fritz Müller	
194	25.10.43	ohne	Bericht	JFM	Fritz Müller	
195	16.10.43	ohne	Bericht	JFM	Fritz Müller/Ofw. Weber	
196	22.11.43	ohne	Bericht	JFM	Fritz Müller	
197	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Fw. Wilhelm Müller	
198	26.04.44	ohne	Gefechtsbericht	LW Tr.fl.st.5	Ofw. Karl Rauchfuß	BA
199	?	RL 2/1702 ff.	Flugzeugbestandslisten	Gen.Qu.m., 6.Abt.	?	BA
200	?	RL II 3/1192 ff.	Verlustlisten	Gen.Qu.m., 6.Abt.	?	BA
201	06.12.43	Nr. E6 21748/43 IID	Aktenvermerk	E-Stelle Tarnewitz	Köchling	
202	24.12.43	Nr.28/43	Wochenbericht	E-Stelle Tarnewitz	?	NAS
203	28.03.44	74a(allg.) Tgb.Nr.1820/44 geh.	Schreiben an GL/C-E 6	Gen.d.Truppentechnik	Abt.Waffenwesen V/D	BA
204	?	ohne	Arbeitsbuch	E-Stelle Travemünde	Heinrich Ahrens	
205	16.10.43	ohne	Kriegstagebuch	Stab TG.5	?	BA
206	05.04.44	L 49162	Verlustmeldung	Stab TG.5	Neundlinger	WASt
207	08.08.44	IIb-16.19 Nr.12262/44 gKdos	Befehl	Gen.Qu.m., 2.Abt.	Aldinger	BA
208	?	ohne	Flugbuch	LW LTS 290	Ofw. Leo Helm	
209	?	ohne	Flugbuch	LW 3.(F)/33	Lt. Günter Röwert	
210	20.05.43	RL II 3/724	Aufstellungsbefehl	RLM	?	BA
211	15.12.43	Anlage zu Nr.214/43 gKdos	Erfahrungsbericht	FAGr.5	Hptm. Hermann Fischer	BA
212	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Oblt. Lutz Herlein	
213	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Ofw. Hans Eibl	
214	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Oblt. Günter Vermehren	
215	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Lt. Eduard Schmitt	
216	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Oblt. Günther Korn	
217	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Ofw. Otto Joas	
218	03.11.91	ohne	Brief	LW FAGr.5	Hptm. Oskar Schmidt	
219	02.06.44	A.D.I.(K) Report No.245/1944	Vernehmungsprotokoll	RAF	S. D. Felkin, Wing Comm.	IWH
220	?	ohne	Bericht	Deutscher Wetterdienst	Franz Nusser	
221	?	ohne	Buch	Verlag Zuerl	Adolf Mlodoch	
222	03.06.44	ohne	Bericht	Selinger	Sachtleben	
223	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Lt. Hellmut Hetz	
224	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Ofw. Emil Vollmuth	
225	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Oblt. Günter Pfeiffer	
226	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Lt. Hellmut Nagel	
227	07.11.44	ohne	Bericht über Einsätze	FAGr.5	Oblt. Herbert Abel	BA
228	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Lt. Hans Münsterer	
229	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Oblt. Paul Birnkraut	
230	10.01.45	RL 2 III/734	Meldung	Gen.Qu.m., 6.Abt.	?	BA
231	16.01.45	Nr.338/45 geh. (I)	Schreiben	Gen.d.Aufkl.flieger	v. Barsewitsch	BA
232	17.01.45	TLR-Nr.12166/44 geh.	Schreiben an Gen.d.Aufkl.	OKL/Chef TLR	Maj. Hermann Fischer	BA
233	10.01.45	Nr.10514/44 g.Kdos.Chefs.	Vortragsnotiz	OKL-Führungsstab	v. Greiff	BA
234	21.02.45	Nr.19040/45 g.Kdos.(op)	Fernschreiben	OKL-Führungsstab	v. Greiff	BA
235	03.03.45	Nr.19044/45 g.Kdos.(op)	Fernschreiben	OKL-Führungsstab	Koller	BA
236	26.05.44	ohne	Protokolle	RMin. Speer	Speer	BA
237	12.11.44	? g.Kdos.Chefs., nur d. Offizier	Befehl	OKL	Göring	BA
238	22.11.44	Nr.18436/44 g.Kdos.(op)	Fernschreiben	OKL-Führungsstab	Christian	BA

Nummer	Datum	Aktenzeichen	Art	Ursprung	Verfasser	Fundort
239	09.11.43	Nr.8865/43 g.Kdos.	Studie	LW-Führungsstab	?	BA
240	26.03.45	ohne	Tagebuchaufzeichnungen	Generalstab	Koller	BA
241	?	ohne	Flugbuch	LW FAGr.5	Ofw. Fritz Henneberger	
242	30.03.45	Nr.10685/45 g.Kdos.Chefsache (op)	Befehl	OKL-Führungsstab	Christian	BA
243	12.04.45	Nr.10708/45 g.Kdos.Chefsache (op)	Befehl	OKL-Führungsstab	Sandmann	BA
244	23.04.45	Nr.1874/45 g.Kdos.	Befehl	Gen.Qu., 2.Abt. (IIB)	?	BA
245	23.04.45	ohne	Bericht	FAGr.5	Ofw. Walter Kroll	
246	08.11.45	Ref No AIU/FIR/6 No.208	Vernehmungsprotokoll	US Air Interrogation Unit	Robert E. Work Capt.AC	NAS
247	29.11.45	Ref No AIU/FIR/9 No.194	Vernehmungsprotokoll	US Air Interrogation Unit	Robert E. Work Capt.AC	NAS
248	?	ohne	Notizen	LW FAGr.5	Fw. Ludwig Geiling	
249	21.02.44	Az.11b16.13 Nr.8152/44 g.Kdos.(IIA)	Befehl	Gen.Qu., 2.Abt.(IIA)	?	BA
250		ohne	Buch	Verlag Bernard & Graefe	Dr. Günther Gellermann	
251	30.04.45	Lfl.6 I/Ic Br.b.Nr.1136/45 gKdos	Aktennotiz	Lfl.6 Führungsabt.I/Ic	Major Bellmann	BA
252	30.04.45	ohne	Aktennotiz	Führungsabt.I/Ic	?	BA
253	12.05.45	ohne	Bericht	USAF	?	NAS
254	fortlaufend	RL II 3/616 bis 618	Statist., Flgz.zuweisungen	Gen.Qu., 6.Abt.	?	BA
255	fortlaufend	RL II 3/878 bis 883	Statist., Flgz.verluste	Gen.Qu., 6.Abt.	?	BA

Verzeichnis der im Text und in den Anlagen verwendeten Abkürzungen und ihre Bedeutung

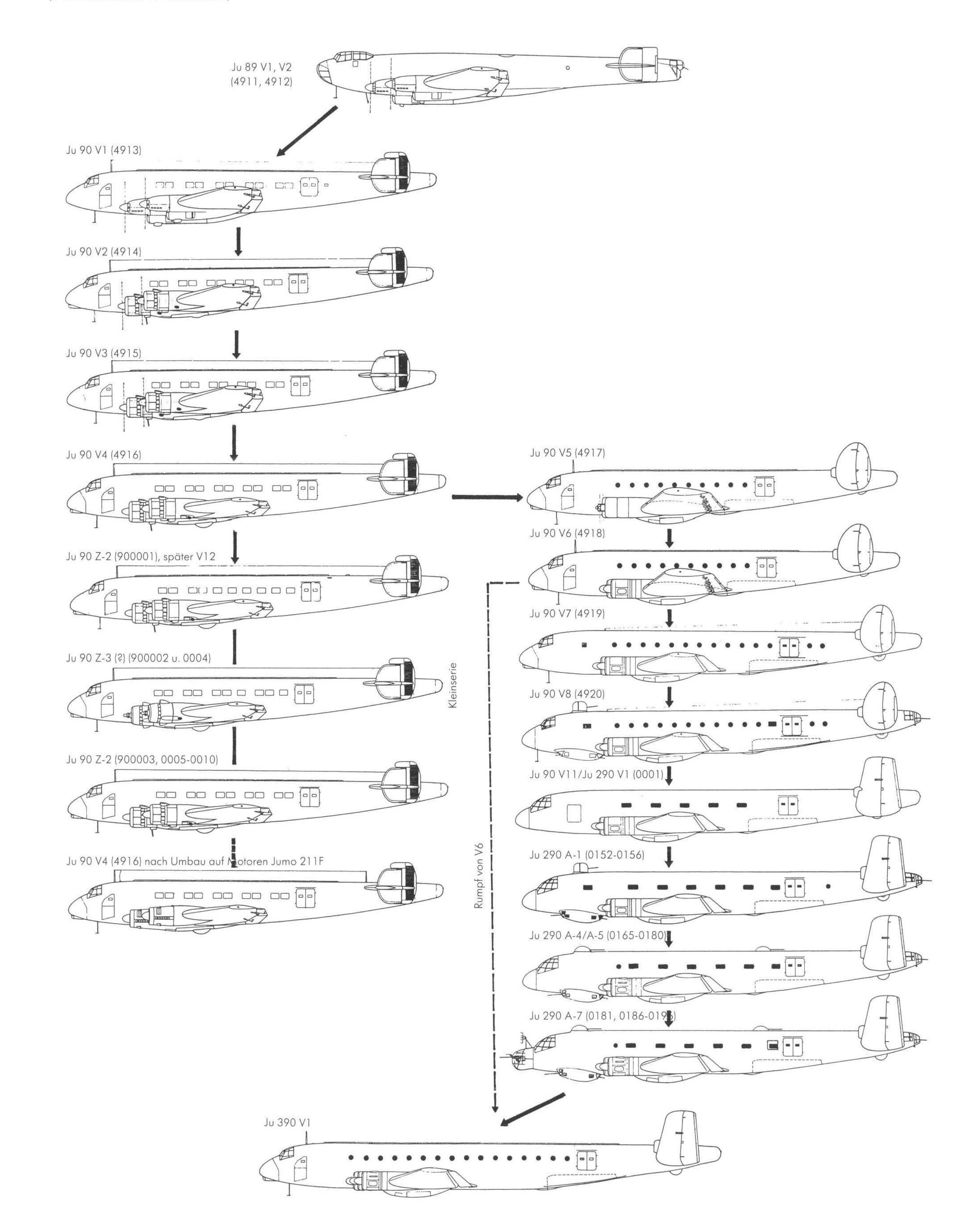
Anlage 15

A.M.6.	Air Ministery 6, engl. Bezeichnung f. Beuteflugzeuge (Beispiel Ju 290 W.Nr.0186)
AA	Auswärtiges Amt der Reichsregierung
AGr.	Aufklärungsgruppe
Akaflieg	Akademische Fliegergruppe an Technischen Hochschulen
ATG	Allgemeine Transportanlagen GmbH, Bau von Flugzeugen in Lizenz
AVA	Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen e.V.
B.d.U.	Befehlshaber der U-Boote
BA	Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg
BAL	Bauaufsicht Luft, staatliche Güteprüfeinrichtung bei den Firmen
Beob	Beobachter
BF	Bordfunker
BM	Bordmechaniker
BMW	Bayerische Motorenwerke A.G.
BS	Bordschütze
Chef TLR	Technische Luftrüstung, Dienststelle geschaffen 1. 8. 1944
CLS	Tschechische Luftverkehrsgesellschaft
DB	Daimler-Benz A.G.
DLH	Deutsche Luft Hansa, später Deutsche Lufthansa (ab 1. 1. 1934)
DM	Deutsches Museum München
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt Adlershof
DW	Dornier Werksarchiv Immenstaad
E-Hafen	Einsatzhafen
E-Stelle	Erprobungsstelle
ETW	Einheitstriebwerk
F.d.F.	Fliegerstaffel des Führers
FAGr.	Fernaufklärungsgruppe
FF	Flugzeugführer
Fhj.Fw.	Fahnenjunker-Feldwebel (Offiziersanwärter)
Fl.F.	Fliegerführer
Fl.Stabsing.	Flieger-Stabsingenieur, entspricht dem Dienstgrad Major
Flgz.funker	Flugzeugfunker, Tätigkeitsbezeichnung des BF bei der DLH
Flugkapt.	Flugkapitän
Flugmasch.	Flugmaschinist, Tätigkeitsbezeichnung des BM bei der DLH
FuG	Funkgerät
Funkermasch.Ob.	Funkermaschinist, als BM wie auch als BF ausgebildete Besatz.mitgl.b.d.DLH
FVI	Flugversuchsingenieur
Fw.	Feldwebel
G.B.	Großbomber
g.Kdos.	Geheime Kommandosache
Generallt.	Generalleutnant
GFM	Generalfeldmarschall
Gfr.	Gefreiter
GL/A	Planungsamt des Generalluftzeugmeisters
GL/C	Technisches Amt nach Schaffung der Dienststelle Generalluftzeugmeister
GS	Großlastensegler
Hptm.	Hauptmann
I.R.	Infanterieregiment
IWM	Imperial War Museum London
JFM	Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A.G.
Jumo	Junkers-Motorenwerke, Bezeichnung für Flugmotoren
Kdt.	Kommandant, üblicherweise der Ranghöchste in einer Flugzeugbesatzung
KG.	Kampfgeschwader
KG.z.b.V.	Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung (Transportgeschwader)
KGr.z.b.V.	Kampfgruppe zur besonderen Verwendung (Transportgruppe)
Kobü	Konstruktionsbüro, Abkürzung verwendet bei Junkers
L.Dv.	Luftwaffen-Dienstvorschrift
LA	Luftschutzamt des Reichsluftfahrtministeriums, auch A-Amt genannt
LB/LV	Allgemeines Luftamt/Amtsgruppe Luftverkehr des Reichsluftfahrtministeriums
LC	Technisches Amt des Reichsluftfahrtministeriums, auch C-Amt genannt
LD	Luftwaffenverwaltungsamt
LH	Lufthansaarchiv Köln
LIn	Luftwaffeninspektion
Lt.	Leutnant
LTF	Lufttransportführer
LTS	Lufttransportstaffel
LVG	Luftverkehrs-Gruppe, Berlin Tempelhof
L.V.-St.	Luftverkehrs-Staffel, Teil der Luftverkehrs-Gruppe
LW	Luftwaffe
Maj.	Major
MG	Maschinengewehr
NAS	National Air & Space Museum Washington D.C.
NAW	National Archives Washington D.C.
O.B.West	Oberbefehlshaber West
Ob.d.L.	Oberbefehlshaber der Luftwaffe
Ob.funkermasch.	Oberfunkermaschinist, Tätigkeitsbezeichnung bei der DLH
Oberstlt.	Oberstleutnant
Oblt.	Oberleutnant
Ofw.	Oberfeldwebel
Ogfr.	Obergefreiter
OKL-Füst	Oberkommando der Luftwaffe, Führungsstab
OKM	Oberkommando der Marine
OKW	Oberkommando der Wehrmacht
PeilG	Peilgerät
PfL	Prüfstelle für Luftfahrzeuge, Teil der DVL
R.d.L.u.Ob.d.L.	Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe
RLM	Reichsluftfahrtministerium
RM	Reichsmark
RSHA	Reichssicherheitshauptamt
SAA	South African Airways
SAGr.	Seeaufklärungsgruppe
Stfw.	Stabsfeldwebel
ST/GL	Staatssekretär der Luftfahrt und Generalluftzeugmeister
St.kz.	Stammkennzeichen, dem Flugzeug meist bereits bei der Fertigung zugeteilt
T.O.	Technischer Offizier
TA	Truppenamt der Reichswehr
TE	Abteilung Technische Entwicklung der DLH
TG.	Transportgeschwader
Tr.fl.st.	Transportfliegerstaffel
Uffz.	Unteroffizier
V-Flugzeug	Versuchsflugzeug
V.Kz.	Verbandskennzeichen, im Gegensatz zu Stammkennzeichen
Wa.	Heereswaffenamt der Reichswehr
Wa.Prw.	Prüfwesen im Heereswaffenamt der Reichswehr
W.Nr.	Werknummer
Waff.Uffz.	Waffen-Unteroffizier
WASt.	Deutsche Dienststelle f. d. Benachricht. d. Angeh. v. Gefallenen d. Wehrmacht
z.b.V.	Zur besonderen Verwendung
ZG.	Zerstörergeschwader

Stammbaum der Flugzeugfamilie

Anlage 16

(Werknummern in Klammern)



Ju 89 V1

Ju 90 V1

Ju 90 V3

Ju 90 V4 nach Umbau auf Motoren Jumo 211F

Ju 90 Z-3 (für SAA)

V5

V6

Ju 99 V5 und V6

Ju 90 V7 und V8

Ju 290 A-4/5

Danksagung

Bei unserem Streben nach der geschichtlichen Wahrheit haben wir von unglaublich vielen der damals Beteiligten Hilfe und Unterstützung erhalten, wofür wir uns auf diesem Weg sehr herzlich bedanken. Ohne die vielen Teilinformationen, die so zusammenkamen, hätte das ganze Bild niemals seinen festen Unterbau erhalten. Dies umso mehr, als bekanntlich der Bestand an offiziellen Dokumenten gerade bei der Luftwaffe wegen der groß angelegten Vernichtungsaktionen gegen Kriegsende bis auf klägliche Reste verschwunden ist. So halfen diese von privater Seite beigesteuerten Einzelnachweise oft, sonst nicht abzudeckende Lücken doch zu füllen.
Die lange Dauer der sich über viele Jahre erstreckenden Nachforschungen haben es leider mit sich gebracht, daß viele der Gesprächspartner z. T. schon lange nicht mehr unter uns weilen. Ihnen sei unser Dank in Form eines ehrenden Gedenkens dargebracht.
Es haben uns geholfen die Damen
Gertrud Babekuhl, Lucie Blume, Gertrud Gillwald, Charlotte Gymnich, Hilde Heel, Elenor Maringer, Martha Papenhagen, Ursula Pfeiffer, Brigitte Rebentrost, Johanna Steckhan und Gertrud Wustmann,
sowie die Herren
Herbert Abel, Hans Ascheid, Friedrich Augull, Josef Augustin, Hans Auracher (†), Hans Baur (†), Bartholomäus Bechem, Karl Berndt, Paul Berner (†), Konrad Beyer, Paul Birnkraut (†), Horst Blum, Hans-Georg Boldt (†), Karl Bolsinger, Hans Bongers (†), Franz Boryn, Kurt Brachwitz, Otto Brauer (†), Heinz Braun, Adolf Buchinger, Eduard Dautzenberg (†), Ingo Eckern, Georg Eckl, Hans Eibl, Joachim Eisermann, Anton Endres, Karl Eschlbeck (†), Erich Evert, Georg Ewert (†), Karl-Heinz Fensterer, Fritz Funk, Alfred Funke (†), Erich Gast (†), Hermann Gatzemeier, Svend Gämlich, Rolf Geyling (†), Siegfried Graf Schack von Wittenau (†), Wolfgang Grautoff, Hermann Gundel (†), Paul Gürmann, Kurt Hauck (†), Rudolf Heina, Heinz Helke (†), Leo Helm (†), Fritz Henneberger, Lutz Herlein, Rudolf Herrmann (†), Prof. Dr. Ing. Heinrich Hertel (†), Gerhard Hertlein, Helmut Hetz, Hermann Hollerung, Gerhard Höltje, Gerhard Jahn, Gerhard Jakobs, Otto Joas (†), Hermann Kersting, Karl-Heinz B. Kindermann, Arthur Kleinert, Rudolf Klopottek, Martin Kluck, Otto Koch (†), Günter Korn (†), Erwin Krieg, Theo Krist (†), Franz Lankenau, Paul Lauer (†), Max Limbrecht, Robert Lissau (†), Rolf Mackeprang, Robert Maly, Rudolf Mayr (†), Helmut Miersch, Heinz Morf, Fritz Müller, Wilhelm Müller, Hans Müller, Dr. Hans Münsterer, Helmut Nagel, Oskar Neu, Hans-Joachim Pancherz, Willi Pawlitke, Fritz Pflug, Viktor Porger (†), Reinhart Preuschen (†), Franz Preuschoff (†), Otto Puhrmann (†), Karl Rauchfuß (†), Joachim Regelien, Willi Rehrmann, Prof. Dr. Edgar Rößger (†), Günther Röwert, Emil Sachtleben (†), Herbert Sbrezny, Gerhard Schade, Heinz Schäfer, Alfred Schlosser, Kurt Schmid (†), Oskar Schmidt, Eduard Schmitt, Heinrich Schneehage (†), Heinz Schreiber, Alfred Schröder, Bernhard Schulz, Josef Schweighofer, Rudolf Seidel (†), Karl Seitz (†), Julius Selzer, Reinhard Sigel, Erich Stocker, Otto Stoetzer (†), Alfred Sudek, Prof. Hans Süssenguth, Hans-Werner Treese, Günther Vermehren, Kurt Vogel, Emil Vollmuth, Adalbert Freiherr von Pechmann, Herbert Wagner (†), Joachim Wanfried, Gerhard Wasserkampf (†), Kurt Waurisch, Rupprecht Wendel, Hugo Wiskandt (†) und Erich Wolff (†)

Zusätzliche Hinweise und Bilder erhielten wir von den Herren Dr. Bernd Ahlbrecht, Heinz Birkholz, Manfred Boehme, A. R. Chapman, Oto Chudy, Steve M. Coates, Philippe Couderchon, Eberhard Fischer, Harold G. Fischer, Franz-Heinrich Freiherr von Gablenz, José Luis Gonzáles Serrano, Cato Guhnfeldt, Ekkehard Hehenwarter, Carl Hildebrandt, Wolfgang Irmer, Dr. Volker Koos, Reiner Kulke, Hans Lächler, Walter Matthiesen, Peter Petrick, Dr. Julius C. Rotta, Josef Salomon, Georg Schlaug, Leo Schmitt, Franz Selinger, Zdenek Titz und Hannu Valtonen.

Wertvolle Unterstützung bekamen wir bei folgenden Einrichtungen:

Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg,
Bundesarchiv/Bildarchiv Koblenz,
Deutsche Dienststelle (WASt), Berlin,
Deutsche Lufthansa AG Köln,
Deutsches Museum München,
Dornier GmbH Werksarchiv Immenstaad,
ECPA Paris,
Imperial War Museum London,
National Air & Space Museum Washington,
RAF Museum Hendon,
Redaktion Aeroplane Monthly,
USAF Historical Research Center Maxwell AFB und
USAF Museum Wright Patterson AFB.

Ihnen allen sei auf diesem Weg herzlich gedankt.

Besonders dankbar sind wir aber den Herren Theodor Mohr und Hans-Joachim Pancherz, welche die Mühe auf sich genommen haben, das Manuskript kritisch durchzusehen, sowie dem Präsidenten der Hugo-Junkers-Gesellschaft, Herrn Karl-Heinz B. Kindermann, für sein anerkennendes Vorwort.

Unser stilles Gedenken gilt dem leider auch schon verstorbenen Hauptmann a.D. und Flugkapitän der Lufthansa, Gerhard Wasserkampf, der seinerzeit sowohl den entscheidenden Anstoß zu dieser Arbeit als auch die ersten, grundlegenden Hinweise gegeben hat.

Die Verfasser

Karl Kössler · Günther Ott

Die großen Dessauer

Die Geschichte einer Flugzeugfamilie



Die Familie der großen Junkers-Transportflugzeuge, vom Prototypen Ju 89 über die Ju 90, Ju 290 und Ju 390 stellt den Höhepunkt einer über drei Jahrzehnte reichenden Geschichte dieses berühmten Flugzeugwerkes in Dessau dar. Im Liniendienst der Lufthansa und im Einsatz bei der Luftwaffe haben sie sich ausgezeichnet bewährt.

In diesem Buch wird die Geschichte dieser Baureihe erstmals in allen Einzelheiten beschrieben. Die beiden Autoren haben in akribischer Arbeit viele Archive ausgewertet und Zeitzeugen befragt. So entstand eine einmalige Dokumentation über Entwicklung, Erprobung, Produktion und Einsatz dieser imponierenden Flugzeuge. Dabei konnte vieles zurechtgerückt werden, was bisher über diese Junkers-Großflugzeuge publiziert wurde.

Die Konzeption der „großen Dessauer", Nachfahren der legendären Junkers Ju 52, war richtungweisend für die weitere Entwicklung von Militär-Transportern und Verkehrsflugzeugen der Nachkriegszeit.

ISBN 3-925505-25-3



AVIATIC VERLAG